

# **APOYO A LA PREPARACIÓN DE LA OPERACIÓN DE MODERNIZACIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA TERRESTRE DE COSTA RICA (CR – L1066)**

## **ADECUACIÓN DE ESTUDIOS DE PROCESO DE CONTROL, GESTIÓN, INFRAESTRUCTURAS E INVERSIÓN DE LOS PASOS DE FRONTERA TERRESTRES DE COSTA RICA - Versión 2**



**Banco Interamericano de Desarrollo**

**INFORME FINAL  
PASO DE FRONTERA: PASO CANOAS**

**Julio 2013**

### **Equipo Consultor**

Jorge Diez  
Sandra Formigo  
Jorge García  
Pablo Illarietti  
Carlos Ríos  
Ricardo Sicra

# Contenido

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
1.1	ANTECEDENTES .....	5
1.2	OBJETO .....	5
	RESULTADOS ESPERADOS.....	5
1.3	ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO .....	7
1.4	UBICACIÓN DEL PASO .....	7
<b>2.</b>	<b>DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA.....</b>	<b>8</b>
2.1	FLUJOS DE CARGAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE .....	8
2.1.1	<i>introducción.....</i>	<i>8</i>
2.1.2	<i>Flujos Verificados en el Paso .....</i>	<i>8</i>
2.1.3	<i>Principales productos transportados.....</i>	<i>9</i>
2.1.4	<i>Estacionalidad de los Despachos.....</i>	<i>10</i>
2.1.5	<i>Medios de transporte .....</i>	<i>11</i>
2.1.6	<i>Estacionalidad Semanal y Diaria de los Medios de Transporte .....</i>	<i>11</i>
2.1.7	<i>Síntesis de Estacionalidad de los Medios de Transporte .....</i>	<i>13</i>
2.2	INTERVENCIONES DE CONTROLES SANITARIOS .....	13
2.3	COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS .....	14
2.4	MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS DE PASAJEROS .....	14
2.4.1	<i>Flujos de Personas .....</i>	<i>14</i>
2.4.2	<i>Estacionalidad Mensual .....</i>	<i>15</i>
2.4.3	<i>Estacionalidad Semanal .....</i>	<i>15</i>
2.4.4	<i>Estacionalidad Diaria.....</i>	<i>16</i>
2.4.5	<i>Estacionalidad Horaria .....</i>	<i>16</i>
2.4.6	<i>Síntesis de Estacionalidad de Pasajeros .....</i>	<i>17</i>
2.4.7	<i>Flujos de Vehículos de Pasajeros .....</i>	<i>17</i>
2.4.8	<i>Estacionalidad Diaria.....</i>	<i>17</i>
2.5	PROYECCIONES DE CARGAS, PASAJEROS Y VEHÍCULOS .....	18
2.5.1	<i>Proyección de Volúmenes Comercitados .....</i>	<i>18</i>
2.5.2	<i>Resultados Obtenidos.....</i>	<i>19</i>
2.6	PROYECCIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE .....	21
2.6.1	<i>Proyección de Pasajeros.....</i>	<i>21</i>
2.6.2	<i>Proyección de Vehículos .....</i>	<i>22</i>
2.6.3	<i>Proyección de Pasajeros No Migrantes .....</i>	<i>23</i>
<b>3.</b>	<b>ESTIMACIÓN DE TIEMPOS MEDIOS .....</b>	<b>25</b>
3.1	TRANSPORTE DE CARGAS .....	25
3.1.1	<i>Introducción .....</i>	<i>25</i>
3.1.2	<i>Tiempos Medios de Permanencia en el Recinto Fiscal de CR .....</i>	<i>25</i>
3.1.3	<i>Tiempos Medios por Tipo de Despacho.....</i>	<i>26</i>
3.1.4	<i>Tiempos Totales en Ambas Cabeceras .....</i>	<i>27</i>
3.2	PASAJEROS.....	28
3.2.1	<i>Introducción .....</i>	<i>28</i>
3.2.2	<i>Tiempos Medios por Tipo de Usuario .....</i>	<i>28</i>
<b>4.</b>	<b>MANUAL DE PROCESOS .....</b>	<b>31</b>

4.1	INTRODUCCIÓN .....	31
4.2	PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL .....	31
4.2.1	<i>Transporte de Cargas .....</i>	<i>32</i>
4.2.2	<i>Transporte de Pasajeros .....</i>	<i>34</i>
4.2.3	<i>Condiciones de Borde .....</i>	<i>34</i>
4.3	MANUAL DE PROCESOS.....	35
4.3.1	<i>Proceso de Cargas – Sentido Panamá – Costa Rica.....</i>	<i>36</i>
4.3.2	<i>Proceso de Cargas – Sentido Costa Rica – Panamá.....</i>	<i>55</i>
4.3.3	<i>Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Panamá – Costa Rica.....</i>	<i>71</i>
4.3.4	<i>Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Panamá – Costa Rica.....</i>	<i>82</i>
4.3.5	<i>Proceso de Control de Peatones – Sentido Panamá – Costa Rica.....</i>	<i>92</i>
4.3.6	<i>Proceso de Control de Vehículos Particulares – Sentido Costa Rica – Panamá .....</i>	<i>98</i>
4.3.7	<i>Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Costa Rica – Panamá.....</i>	<i>106</i>
4.3.8	<i>Proceso de Control de Peatones – Sentido Costa Rica – Panamá.....</i>	<i>113</i>
<b>5.</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL .....</b>	<b>116</b>
5.1	INTRODUCCIÓN .....	116
5.2	COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO.....	117
5.3	ESTACIONES DE GESTIÓN EXTERNAS (EGE) .....	118
5.4	MODELO DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESPACIO DE CONTROL DEL SCGP .....	120
5.5	SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN INTERNOS DE LOS CCN-CR (SCGCCN-CR) .....	121
5.5.1	<i>Sistema de Control de Gestión del CCN-CR – Proceso de Control de Cargas .....</i>	<i>122</i>
5.5.2	<i>Sistema de Control de Gestión del CCN-CR – Procesos de Control de Pasajeros .....</i>	<i>126</i>
5.6	ARQUITECTURA TECNOLÓGICA DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO .....	130
5.6.1	<i>Arquitectura de Comunicaciones, y Hardware de Soporte .....</i>	<i>130</i>
5.6.2	<i>Arquitectura de Software de Base para el SCG de Cargas y Pasajeros.....</i>	<i>131</i>
5.6.3	<i>Arquitectura de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CCN-CR.....</i>	<i>132</i>
5.6.4	<i>Información a Adquirir por las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CCN-CR .....</i>	<i>134</i>
5.6.5	<i>Funcionamiento Operativo de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y Barreras de Entrada y Salida .....</i>	<i>134</i>
5.7	SUBSISTEMAS COMPLEMENTARIOS A CONSIDERAR PARA EL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL PASO .....	135
5.7.1	<i>Intercambio de Datos entre Sistemas (IDS) .....</i>	<i>135</i>
5.7.2	<i>Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) y Control de acceso y seguridad en los CCN-CR.....</i>	<i>136</i>
5.7.3	<i>Subsistema de Señalética Inteligente .....</i>	<i>137</i>
5.7.4	<i>Rol Electrónico .....</i>	<i>137</i>
5.7.5	<i>Subsistema de Circuito Cerrado de Televisión .....</i>	<i>137</i>
5.7.6	<i>Portal WEB de Paso Canoas.....</i>	<i>137</i>
5.7.7	<i>Control de Tránsitos en Rutas Fiscales .....</i>	<i>138</i>
<b>6.</b>	<b>INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>139</b>
6.1	INTRODUCCIÓN .....	139
6.2	INFRAESTRUCTURA DEL CCNCR .....	139
6.3	ESTADO ACTUAL. PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCNCR. ....	139
6.3.1	<i>PREDIOS CANDIDATOS.....</i>	<i>140</i>
6.3.2	<i>ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN. ....</i>	<i>142</i>
6.3.2.1	<i>PREDIO 1 .....</i>	<i>142</i>
6.3.2.2	<i>PREDIO 2 .....</i>	<i>142</i>
6.3.2.3	<i>PREDIO 3 .....</i>	<i>142</i>
6.3.2.4	<i>PREDIO 4 .....</i>	<i>142</i>
6.4	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.....	143
6.4.1	<i>DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS SOLUCIONES VIARIAS .....</i>	<i>143</i>
6.4.1.1	<i>INTERVENCIONES SOBRE EL VIARIO PÚBLICO .....</i>	<i>143</i>

Índice de Tablas

TABLA 1. FLUJO DE MERCADERÍA (CR-PA / 2011)	8
TABLA 2. FLUJO DE MERCADERÍA (PA-CR / 2011)	9
TABLA 3. PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS (SENTIDO CR-PA / 2011)	9
TABLA 4. PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS (SENTIDO PA-CR/2011)	10
TABLA 5. MEDIOS DE TRANSPORTE POR SENTIDO	11
TABLA 6. NÚMERO DE MT POR SENTIDO (2011)	13
TABLA 7. APROBACIÓN Y COMPROBACIÓN DE ENVÍOS (1 SEMESTRE 2012)	13
TABLA 8. MUESTRAS ANALIZADAS POR AUPSA (2011)	13
TABLA 9. COMPOSICIÓN DE DESPACHOS POR CABECERA (2012)	14
TABLA 10. PASAJEROS POR SENTIDO DE MARCHA (2001-2011)	14
TABLA 11. DISTRIBUCIÓN DIARIA FLUJO PASAJEROS (JUNIO 2012)	16
TABLA 12. TRANSPORTE DE PASAJEROS (2011)	17
TABLA 13. VEHÍCULO DE PASAJERO POR AÑO Y SENTIDO	17
TABLA 14. DISTRIBUCIÓN DIARIA VEHÍCULOS (JUNIO 2012)	17
TABLA 15. FLUJO DE CARGA POR SENTIDO DE MARCHA (2011)	19
TABLA 16. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA (CR-PA / 2011-2032)	20
TABLA 17. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA (PA-CR / 2011-2032)	20
TABLA 18. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS DE CARGA (2011-2032)	21
TABLA 19. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS (2011-2032)	22
TABLA 20. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES (2011-2032)	23
TABLA 21. ESTIMACIÓN DE PASAJEROS NO MIGRANTES Y VEHÍCULOS	23
TABLA 22. TIEMPO PROMEDIO PERMANENCIA RECINTO CONTROL CR (2012)	26
TABLA 23. COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS Y TIEMPOS TOTALES EN LA SITUACIÓN ACTUAL (CABECERA CR SENTIDO CR-PA)	26
TABLA 24. TIEMPO MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	27
TABLA 25. TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO (MINUTOS)	27
TABLA 26. TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO CR	27
TABLA 27. TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO PA	28
TABLA 28. TIEMPO MEDIO POR PASAJEROS SEGÚN MOVILIDAD	29
TABLA 29. TIEMPO MEDIO UNITARIO POR USUARIO	29
TABLA 30. PASAJEROS Y VEHÍCULOS POR SENTIDO (2011)	29
TABLA 31. TIEMPOS TOTALES/ AÑO	30
TABLA 1. CABECERA CR - COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS – SENTIDO CR – PA	152
TABLA 2. DIMENSIONAMIENTO DEL CDE Y ZEP FLUJOS CON SENTIDO CR – PA	152
TABLA 3. CABECERA COSTA RICA - FLUJOS CON SENTIDO PA - CR DIMENSIONAMIENTO REQUERIDO	152
TABLA 4. CCNCR DIMENSIONAMIENTO REQUERIDO	152
TABLA 5. CONTROL DE PASAJEROS QUE EGRESAN DE CR	153
TABLA 37. TIEMPOS ESTIMADOS TRANSPORTE DE CARGA CON INTEGRACIÓN	163
TABLA 38. TIEMPOS ESTIMADOS TRANSPORTE DE CARGA SIN INTEGRACIÓN	163
TABLA 39. TIEMPOS UNITARIOS PASAJEROS MIGRANTES CON INTEGRACIÓN DE CONTROLES	164
TABLA 40. TIEMPOS UNITARIOS PASAJEROS MIGRANTES SIN INTEGRACIÓN DE CONTROLES	164
TABLA 41. TRANSPORTE DE CARGAS – AHORROS DE TIEMPO ESTIMADOS CON PROYECTO	164
TABLA 42. PASAJEROS – AHORROS DE TIEMPO ESTIMADOS CON PROYECTO	165

6.4.1.2	TRAZADO VIARIO INTERIOR AL CCNCR	145
6.4.2	DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS	145
6.4.3	DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS	146
6.4.4	DIMENSIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE CONTROL	151
6.4.4.1	Introducción	151
6.4.4.2	Transporte de cargas: Supuestos adoptados y resultados obtenidos	151
6.4.4.3	Transporte de pasajeros	153
6.4.4.4	Viviendas para funcionarios	154
6.4.4.5	Cuadros de Superficies	154
6.4.5	CALIDADES DE REFERENCIA	155
6.5	ANTEPRESUPUESTOS CONSIDERACIONES PREVIAS	157
6.5.1	CARTOGRAFÍA	157
6.5.2	NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS	157
	Los diseños del CCNCR se encuentran desarrolladas a escala 1/2500, con los grados de detalle propios de este nivel de acercamiento.	157
	El nivel de detalle de los diseños así como de sus presupuestos es el mayor al que se ha podido llegar con este nivel de prefactibilidad.	157
6.5.3	FUENTES	157
6.6	METODOLOGÍA	157
6.7	EXCLUSIONES EN EL ANTEPRESUPUESTO	157
6.8	CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS	158
6.8.1	OBRAS VIALES EXTERNAS	158
6.8.2	EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTE DEL CCNCR	158
6.9	DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO DEL CCNCR	159
6.9.1	Presupuesto del CCNCR por partidas de obra:	159
6.9.2	Presupuestos Anexos:	160
6.10	COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	160
6.10.1	Mantenimiento de viarios	160
6.10.2	Mantenimiento de edificaciones	160
6.10.2.1	Alcances del Mantenimiento estimado	160
6.10.2.2	Mantenimiento no incluido	160
6.10.2.3	Metodología	161
6.10.3	Mantenimiento de Instalaciones Informáticas	161
6.10.4	Costo de Operación y Mantenimiento CCNCR	162
6.11	CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS	162
7.	TIEMPOS MEDIOS Y AHORROS DE TIEMPO CON PROYECTO	163
7.1	TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA	163
7.1.1	Transporte de cargas con controles integrados (flujos con sentido PA – CR)	163
7.1.2	Transporte de cargas sin controles integrados (flujos con sentido CR – PA)	163
7.1.3	Transporte de pasajeros con controles integrados (flujos con sentido PA – CR)	164
7.1.4	Transporte de pasajeros sin controles integrados (flujos con sentido CR - PA)	164
7.2	ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO	164
7.2.1	Transporte de cargas	164
7.2.2	Transporte de pasajeros	165

# Índice de Gráficos

GRÁFICO 1. DISTRIBUCIÓN DE LOS FLUJOS POR SENTIDO (EN VOLÚMENES / 2011)..... 9

GRÁFICO 2. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS DESPACHOS (EN TONELADAS / 2011)..... 10

GRÁFICO 3. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS DESPACHOS (EN NÚMERO ÍNDICE / 2011 ..... 10

GRÁFICO 4. ESTACIONALIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO CR-PA ..... 11

GRÁFICO 5. ESTACIONALIDAD DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO CR-PA ..... 11

GRÁFICO 6. ESTACIONALIDAD SEMANAL DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO PA-CR ..... 12

GRÁFICO 7. ESTACIONALIDAD DIARIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SENTIDO PA-CR ..... 12

GRÁFICO 8. ESTACIONALIDAD HORARIA DE FLUJOS SENTIDO CR-PA ..... 12

GRÁFICO 9. ESTACIONALIDAD HORARIA DE FLUJOS SENTIDO PA-CR ..... 12

GRÁFICO 10. PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO (2001-2010) ..... 15

GRÁFICO 11. ESTACIONALIDAD MENSUAL DE LOS PASAJEROS INGRESADOS Y EGRESADOS DE CR ..... 15

GRÁFICO 12. DISTRIBUCIÓN SEMANAL DE PASAJEROS POR SENTIDO ..... 15

GRÁFICO 13. ESTACIONALIDAD DIARIA DE PASAJEROS POR SENTIDO (JUNIO 2012) ..... 16

GRÁFICO 14. ESTACIONALIDAD HORARIA DE PASAJEROS (%) ..... 17

GRÁFICO 15. ESTACIONALIDAD DIARIA VEHÍCULOS POR SENTIDO (JUNIO 2012) ..... 18

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DEL FLUJO DE CARGA PROYECTADO..... 20

GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DE MEDIOS DE TRANSPORTE PROYECTADA..... 21

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN PROYECTADA DEL FLUJO DE PASAJEROS POR QUINQUENIOS ..... 22

GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN QUINQUENAL DE AUTOMÓVILES Y BUSES PROYECTADA..... 23



# 1.INTRODUCCIÓN

## 1.1 ANTECEDENTES

La República de Costa Rica ha decidido encarar un programa de mejoras en sus Pasos de Frontera terrestres con el objeto de mejorar su eficiencia y la calidad percibida por los usuarios.

El programa incluye dos vinculaciones carreteras con Panamá y dos con Nicaragua.

De los pasos de frontera que vinculan Costa Rica con Panamá, destaca por su importancia Paso Canoas; nodo importante del Corredor Pacífico de la RICAM para los flujos que utilizan las facilidades logísticas de Panamá y para las exportaciones e importaciones de dicho país con los de la región Mesoamericana, incluido México.

La restante vinculación con Panamá (Sixaola – Guabito<sup>1</sup>) es un paso de frontera muy vinculado al transporte de producción local (Bananos, e insumos para su transporte y cultivo) y presentan una interesante perspectiva desde el punto de visto turístico ya que enlaza los circuitos más demandados de Costa Rica y Panamá en el Caribe.

El tercer paso de frontera incluido es el de Peñas Blancas – Peñas Blancas entre CR y NI, nodo que también integra el CP de la RICAM por donde se viabilizan el comercio de Costa Rica desde y hacia los países mesoamericanos y México, los flujos del comercio panameño con Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México (que también demandan Paso Canoas para su consecución). Se trata de uno de los dos pasos de mayor importancia relativa de la región, medido en volúmenes comerciados y Medios de Transporte y el primero en lo que hace a pasajeros transportados.

Finalmente, Las Tablillas San Pancho que en la actualidad sólo se habilita para el transporte de cargas a solicitud de las empresas productoras de cítricos en Nicaragua y de procesadoras de esta producción en Costa Rica, localizadas en las inmediaciones del vínculo, tiene alto potencial para generar nuevos tráfico (particularmente de exportación de Nicaragua) y canalizar las exportaciones e importaciones de Nicaragua que se viabilizan por Puerto Limón utilizando en la actualidad el paso de Peñas Blancas.

El programa hace énfasis en la reingeniería integral de sus Pasos de Frontera mediante la adopción de nuevos procesos de control que recreen las mejores prácticas existentes y aporten innovaciones, la incorporación de tecnología aplicada tanto a los procesos como a recrear un sistema de control de gestión que permita evaluar en forma continua el desempeño y garantice la integridad de los controles y a desarrollar la infraestructura necesaria para soportar los procesos adoptados con el nivel de calidad pretendida por las autoridades.

La encomienda prevé la integración binacional de los controles en el diseño de las instalaciones de control fronterizo de los pasos con Panamá. En el caso de paso Canoas, el modelo será de doble cabecera de cargas y pasajeros con el criterio país de entrada, país sede de los controles, mientras que en Sixaola – Guabito se proyecta un esquema de cabeceras únicas, localizadas en Costa Rica y diferenciadas en Cargas y Pasajeros.

Asimismo, en los pasos de frontera que vinculan a Costa Rica con Nicaragua, las propuestas deben prever la posibilidad de poder adaptarse a escenarios de integración binacional escalables; que en el corto y mediano plazo no incluirían la integración física; replicando esquemas propuestos para otras vinculaciones carreteras del corredor (Integración “virtual”)

Se espera que la implementación del programa permita una drástica reducción en los tiempos medios requeridos en la actualidad por los procesos de control, contribuyendo a reducir los costos generalizados de transporte e incrementando la competitividad nacional en el movimiento internacional de bienes y personas.

Por otra parte, la implantación del programa de mejoras generará beneficios a los países de la región al incrementar la fluidez de los tránsitos internacionales que utilizan el territorio costarricense para viabilizar el comercio entre terceros países de la región y generará un valioso antecedente que podrá ser capitalizado para lograr una homogenización de los procesos y practicas operativas en los Pasos de Frontera de la región que contribuirá a elevar los niveles del comercio internacional y el desplazamiento de personas.

Finalmente, las mejoras que se obtengan en la fluidez de los movimientos internacionales de mercaderías y personas, permitirá obtener de los programas de mejoras viales en los corredores de la región, como la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, su máximo beneficio, toda vez que los Pasos de Frontera son nodos significativos de los mismos.

## 1.2 OBJETO

De acuerdo a los términos de referencia, el objetivo general de esta consultoría es el diseño del esquema operativo y procedimental, para la cabecera Costa Rica de cuatro Pasos de Frontera; Paso Canoas, Peñas Blancas, Las Tablillas y Sixaola, en el marco de un esquema armonizado de facilitación y control entre las diferentes instituciones con responsabilidad sobre el comercio internacional del país, previendo la posible integración binacional de controles que podría darse a futuro mediante esquemas de integración física o “virtual” con los países concernidos.

Este objetivo general, a su vez puede precisarse en distintos objetivos específicos, tales como

- ⇒ Diseño de las procesos en frontera, acompañados de sus respectivos Manuales
- ⇒ Propuesta de medidas operativas y tecnológicas del sistema de control de carga, vehículos y personas, así como del modelo de gestión.
- ⇒ Modelo de circulación de vehículos, personas y cargas en el área de control fronterizo.
- ⇒ Diseño de la infraestructura requerida y plan de inversiones.

## Resultados esperados

Del estudio se esperan – en enumeración no taxativa – los siguientes resultados

### ⇒ Línea de Base y Dimensionamiento

Determinación de línea base, proyecciones de demanda al horizonte del proyecto, dimensionamiento de las infraestructuras, instalaciones y servicios con optimización de recursos de funcionarios requeridos para la prestación de servicios, estimación de los tiempos medios que demandan las tareas de control y permanencia, actuales y proyectados con la implantación de la propuesta.

<sup>1</sup> La conexión vial entre ambos países en la actualidad se realiza utilizando un puente provisorio ante el precario estado del Puente Internacional Ferroviario por donde hasta 2011 se canalizaba el tránsito de vehículos y personas. Ambos países se encuentran abocados a implantar un nuevo puente internacional (definitivo) que se ubicaría 600 metros aguas abajo del actual.

### ➤ Manual de Procesos en Frontera

Diseño de procesos del Centro de control nacional o binacional cuando corresponda y Redacción de Manual de Procesos que determine secuencia de intervención, y la aplicación de los procedimientos internos de cada institución, actuaciones, modalidades de interacción (relación con VUE o con interoperabilidad), perfiles de cargo, requerimientos de instalaciones

### ➤ Control de Gestión del Paso de Frontera

Diseño de control de gestión interno del CCN y posibles enlaces con controles en Zona Secundaria, aplicación de detalle de tecnologías ITS (símil accesos Puertos Valencia o Barcelona), canales expeditos de atención a usuarios de todas las tipologías “estandarizables” (relación con TIM), incorporación posible de tecnologías no intrusivas, definición conceptual, de procesos y diseño de Estaciones de Gestión, cumplimiento de todas las etapas del proceso de Control (relación con interoperabilidad), etc.

### ➤ Localización y diseño de las instalaciones

Estudio de sitio tomando en cuenta diseños viales, entronques, arborescencia vial, impacto ambiental, planes de Ordenamiento territorial por su directa implicación en la factibilidad, condiciones y restricciones de medio ambiente y de minimización del impacto económico - social, así como propuesta básica de diseño arquitectónico para el soporte de los procedimientos de control de las instituciones. Estos elementos serán insumos para el posterior diseño final de infraestructuras y determinantes para la definición y diseño del Control de Gestión del Paso de Frontera.

Estimación de los costos de implantación de las obras propuestas con cronograma de ejecución y costos de mantenimiento estimados para un lapso de 20 años

De esta forma, se espera que el país cuente con los elementos necesarios que les permita implantar controles fronterizos, en cada una de las vinculaciones incluidas en el programa, en condiciones eficientes y con altos niveles de calidad y confort percibidos por los usuarios.

Asimismo se prevé que el enfoque y criterios de organización física y funcional los que se arribe puedan constituirse en un elemento orientativo para plasmar – con las adaptaciones que cada caso requiera – desarrollos similares en el resto de los Pasos de Frontera de la Región.

Entre las actividades previstas para el logro de los objetivos de esta etapa del trabajo, destacan en primer lugar aquellas necesarias para elaborar el diagnóstico en los aspectos vinculados a la estimación y composición de la demanda dirigida al Paso, al relevamiento de los procesos que se desarrollan en los mismos en materia de cargas y pasajeros, a la infraestructura existente y su grado de aprovechamiento para la solución propuesta y a la estimación del tiempo medio que demandan los controles para las distintas categorías de usuarios y, en lo que hace al transporte de carga, para los distintos tipos de despachos que se verifican.

Los análisis realizados permiten la confección de una línea de base adecuada para evaluar a posteriori los beneficios obtenibles con el proyecto y brindan la información necesaria para un correcto dimensionamiento del mismo

En segunda instancia, con los insumos adquiridos, las actividades se orientan a determinar la propuesta preliminar tanto en materia de infraestructura y su emplazamiento como de procesos y organización de los controles y tecnologías y sistemas de control de gestión requeridos.

Asimismo se presenta una estimación del costo de implantación de la propuesta y se cuantifican los ahorros de tiempo de los usuarios, obtenibles a partir de la misma.

Con el fin de cumplir con los objetivos antes mencionados, se realizaron las siguientes actividades:

- Formulación de requerimientos de información para las distintas agencias de control presentes en los Pasos de Frontera y las agencias nacionales de transporte y vialidad
- Recopilación de información existente en organismos públicos y privados, referida al comercio internacional de y a los flujos de bienes y personas que se verifican en los Pasos de Frontera analizados.
- Visitas de campo del equipo de trabajo, a los Pasos de Frontera con el objeto de:
  - Recopilar información primaria referida a los flujos que se verifican en los Pasos, su distribución temporal, los picos de demanda de control que se presentan y su impacto sobre los tiempos medios de demora;
  - Identificar sus pautas operativas y la organización funcional de los controles;
  - Analizar la infraestructura y equipamiento disponible en cada caso;
  - Realizar tareas de campo y de recopilación de información primaria a fin de determinar los tiempos medios de control que se verifican para cada categoría de usuario
  - Relevar los procesos inherentes a los controles de cargas y pasajeros y los recursos humanos disponibles en cada institución;
  - Entrevistar a los funcionarios de las agencias de control presentes en los Pasos;
  - Tomar conocimiento de proyectos a nivel de idea u otro, elaborados por las instituciones de control para el Paso;
  - Realizar entrevistas directas a los usuarios de los Pasos de Frontera<sup>2</sup>;
  - Seleccionar los espacios físicos para el emplazamiento de las futuras instalaciones y determinar su grado de viabilidad en función el Plan de Ordenamiento Territorial o las previsiones de cada municipio concernido
- Determinar la propuesta preliminar de procesos de controles integrados o nacionales, según corresponda , de tecnologías y sistemas de control de gestión y de organización física de la infraestructura que deberá soportarlos, verificando que el esquema que se eleva a consideración del país, además de generar una mayor eficiencia operativa, reduciendo los tiempos medios insumidos por los controles e incrementando la calidad percibida por los usuarios, garantice la necesaria integridad de los controles en los distintos recintos fronterizos.
- Explicitar las condiciones de borde adoptadas como premisas para el adecuado funcionamiento del esquema propuesto.

---

<sup>2</sup> Durante la visita del equipo consultor se llevaron a cabo una serie de entrevistas no estructuradas con transportistas usuarios del Paso y comerciantes formales e informales para recabar su opinión sobre las peculiaridades del Paso y las tareas de control que se desarrollan en el mismo.

### 1.3 ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El informe se encuentra estructurado en **un capítulo** de introducción y **seis capítulos** que reúnen los aportes de los especialistas en temas de Pasos de Frontera, procesos, transporte y logística transfronteriza e infraestructura. En los casos en que resulta pertinente la información de los capítulos es complementada con Anexos.

A continuación se sintetiza el contenido de cada una de los capítulos

En el **primer capítulo** se presenta como Introducción, los antecedentes relevantes del proyecto; el Objetivo y Alcance del trabajo y la organización de este informe de avance.

En el **segundo capítulo**, se presenta la estimación de los flujos de cargas y pasajeros y de los vehículos asociados a los mismos que utilizan el Paso de Frontera analizado y la proyección de dichos flujos a un horizonte de veinte años. Se incluyen aquí aspectos referidos a las cargas transportadas y la estacionalidad de los flujos (cargas y pasajeros) por sentido.

En el **tercer capítulo**, se aborda a cuantificación de los tiempos medios que demanda la culminación de los controles (tiempos atribuibles al los controles públicos + tiempos evitables por ineficiencias de los agentes privados) por tipo de usuarios y en el caso de las cargas por tipo de despacho y se estima la cantidad de horas – mes que en la actualidad, insume la realización de los controles

En el **cuarto capítulo** se sintetizan los principales aspectos de la propuesta y se plantean los aspectos de borde tomados en consideración para garantizar su factibilidad técnica. Seguidamente se detallan los procesos de control

En el **quinto capítulo**, se brinda un detalle de los aspectos operativos, tecnológicos e informáticos vinculados con el Sistema de Control de Gestión propuesto

En el **sexto capítulo** se presenta el diseño preliminar de la infraestructura y equipamiento necesarios para soportar la operatoria propuesta y se presenta una estimación del costo de desarrollo de la misma. Se incluyen los aspectos considerados para el dimensionamiento de las instalaciones.

En el **séptimo capítulo**, se presenta una estimación de los tiempos medios de control que resultarán de implementar la propuesta y se realiza una estimación de los ahorros de tiempo esperables del proyecto.

### 1.4 UBICACIÓN DEL PASO

El paso de frontera se encuentra situado en la ciudad de Paso Canoas. La frontera entre Panamá y Costa Rica la atraviesa de norte a sur, dando como resultado una ciudad de características binacionales.

El Paso es de fundamental importancia y por tratarse de la principal conexión entre ambos países, y nexa entre las capitales de las dos naciones. La vía se encuentra en buen estado, presentando una calzada pavimentada doble para cada mano de circulación en el tramo panameño y de una calzada simple en la mayor parte del tramo costarricense.

#### Ubicación de la zona fronteriza de Paso Canoas



La **cabecera costarricense** se encuentra ubicada en el distrito de Canoas, Cantón de Corredores (620 km<sup>2</sup>), Provincia de Puntarenas (11.265 km<sup>2</sup>), ubicado en el extremo sureste del país. Entre las ciudades más cercanas se encuentran Ciudad Neily a 18km (Cabecera del Cantón), La Cuesta, Laurel, San Vito, Río Claro, Golfito, y San Isidro de El General. Asimismo, la separan sólo 349 Km. de San José, la capital del país.

El **lado panameño** forma parte del corregimiento de Progreso, en el distrito de Barú, Provincia de Chiriquí (ubicada al Oeste del país). Las ciudades más próximas son David (a 53 Km.), Puerto Armuelles, Concepción, Progreso, y Bugaba. La ciudad de Panamá se encuentra a 492 Km.

## 2.DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA

En este capítulo se presentan las estimaciones realizadas de los flujos de cargas, pasajeros y vehículos que utilizan el Paso Canoas y las proyecciones de dichos flujos a un horizonte de 20 años. La fuente de información principal es la disponible en el proyecto “Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012”, realizado por el mismo equipo de consultores<sup>3</sup>.

En primer término se detallan los flujos estimados de carga totales y por sentido de marcha para 2011, medidos en valores y volúmenes; los principales productos transportados en el comercio bilateral y la estacionalidad mensual de los despachos. Luego se presenta la cantidad de medios de transporte verificada en el Paso y su distribución, semanal, diaria y horaria.

Seguidamente, se detalla la cantidad promedio mensual de despachos que requieren de controles sanitarios y con base a la información recabada se estima la composición de los despachos para el mes promedio del año en cada cabecera.

Posteriormente, se aborda la cuantificación del número de pasajeros y de vehículos (ligeros y buses) que demandan el uso del Paso para su desplazamiento, por sentido de marcha y estacionalidad.

Por último se presenta una proyección de cada uno de los flujos estimados para el lapso 2012 – 2032.

### 2.1 FLUJOS DE CARGAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE

#### 2.1.1 introducción

En lo que sigue se presenta información referida al flujo de carga y medios de transporte que se registra en el Paso Canoas en la frontera de Costa Rica y Panamá.

Se trata del principal Paso de Frontera utilizado en el comercio bilateral entre Panamá y Costa Rica. Es asimismo el paso casi obligado del comercio bilateral carretero de Panamá con los países del Corredor Pacífico (CP) de la RICAM y la vinculación utilizada para una parte de las exportaciones de Costa Rica a terceros países. La cuantificación se ha abordado utilizando un conjunto de fuentes de información que, se aprecia, entregan guarismos razonables para reflejar el movimiento de mercadería y medios de transporte que se movilizan por el Paso.

#### 2.1.2 Flujos Verificados en el Paso

<sup>3</sup> El proyecto aludido, aprobado por los países redundaba en la integración binacional de los controles con el criterio de país de entrada, país sede de los controles. Si bien este trabajo hace énfasis en la cabecera CR del Paso, la mayoría de las estimaciones realizadas en el proyecto aludido resultan aplicables a esta caracterización

En 2011 por el Paso Canoas se movilizaron, en ambos sentidos, flujos comerciales por aproximadamente 769.000 toneladas<sup>4</sup>. Los volúmenes transportados redundan en un promedio diario de camiones circulando por el Paso en ambos sentidos, incluidos los vehículos vacíos, de aproximadamente 190 unidades.

Existe una marcada asimetría en el flujo de toneladas transportadas, con marcada preeminencia de las cargas en sentido CR – PA (71% del volumen total).

En sentido CR – PA, los flujos comerciados incluyen las exportaciones de Costa Rica a Panamá (importaciones de Panamá) y terceros países y las importaciones panameñas originadas en los países del Corredor del Pacífico (CP), que lo hacen en tránsito por Costa Rica ingresando a este país por el Paso de Frontera Peñas Blancas.

El 82.6% de los volúmenes corresponden a exportaciones de Costa Rica, mientras que las importaciones de Panamá representan el 17.4 % restante.

De las exportaciones de Costa Rica, las destinadas a Panamá representan – medidas en volúmenes – el 65.8% del total, mientras que en las importaciones de Panamá destacan las provenientes de El Salvador y Guatemala con el 54% y 28% del total del volumen de mercancías adquiridas por Panamá a países del CP.

Tabla 1. Flujo de mercadería (CR-PA / 2011)

FLUJO DE MERCADERÍA EN SENTIDO CR – PA Por tipo de flujo en valores y volúmenes - 2011				
Tipo de flujo	miles de us\$	%	ton	%
Exportaciones de CR	554.310	76,32%	451.398	82,63%
A PANAMA	334.110	46,00%	297.100	54,39%
A OTROS PAISES	220.200	30,32%	154.298	28,24%
Importaciones de PA de países del CP excepto Costa Rica	172.011	23,68%	94.887	17,37%
– EL SALVADOR	87.375	12,03%	51.531	9,43%
– GUATEMALA	36.695	5,05%	22.783	4,17%
– HONDURAS	15.954	2,20%	6.711	1,23%
– MEXICO	17.066	2,35%	3.393	0,62%
– NICARAGUA	14.920	2,05%	10.469	1,92%
Total sentido CR - PA	726.321	100,00%	546.285	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012, aduanas nacionales y base de datos MERCOSUR ON LINE.

<sup>4</sup> En el quinquenio 2007 – 2011 el comercio bilateral, en volúmenes, creció a una tasa anual del 7.8%, mientras que en bienio 2010 – 2011 lo hizo al 2.8%

En sentido PA – CR los flujos comerciados incluyen importaciones de Costa Rica provenientes de Panamá (exportaciones de Panamá) y terceros países, exportaciones de Panamá a los países del CP, excepto Costa Rica y las reexportaciones de Zona Libre Colón destinadas a los países del CP.

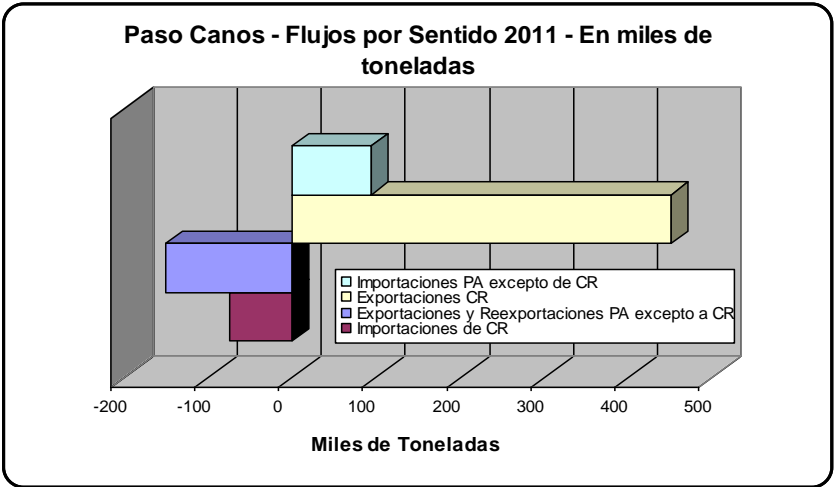
Las exportaciones de Panamá a los países del Corredor Pacífico – excepto Costa Rica – y las reexportaciones desde la Zona Libre Colón representan el 66.8% de los volúmenes totales en este sentido, mientras que las importaciones de Costa Rica explican el 33.2% restante.

Tabla 2. Flujo de mercadería (PA-CR / 2011)

FLUJO DE MERCADERÍA EN SENTIDO PA – CR Por tipo de flujo en valores y volúmenes - 2011				
Tipo de flujo	miles de us\$	%	ton	%
Importaciones de CR	125.782	67,40%	74.223	33,22%
De PANAMA	86.002	46,08%	57.317	25,65%
De OTROS PAISES	39.780	21,32%	16.906	7,57%
Exportaciones de PA, excepto a CR	60.838	32,60%	39.614	17,73%
Reexportaciones desde Zona Libre Colón	s/d	s/d	109.605	49,05%
Total sentido PA - CR	186.620	100,00%	223.442	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012, información de Aduanas de Costa Rica y Panamá, Mercosur On Line e Instituto Nacional de Estadística y Censos de Panamá

Gráfico 1. Distribución de los flujos por sentido (En volúmenes / 2011)



2.1.3 Principales productos transportados

Las tablas que siguen, con base en la información provista por la Aduana de CR, muestran desagregados a nivel de Capítulo, los principales productos transportados por sentido de marcha correspondientes al comercio bilateral entre Costa Rica y Panamá.

Tabla 3. Principales productos transportados (Sentido CR-PA / 2011)

SENTIDO CR - PA - PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CR 2011 - En toneladas		
Capítulo	Descripción	Ton
15	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.	156.363
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.	46.262
38	Productos diversos de las industrias químicas.	32.837
31	Abonos.	29.745
68	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas.	26.574
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.	25.705
28	Productos químicos inorgánicos; compuestos inorgánicos u orgánicos de los metales preciosos, de los elementos radiactivos, de metales de las tierras raras o de isótopos.	15.344
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.	14.594
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.	12.544
39	Plásticos y sus manufacturas.	12.253
20	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.	6.947
19	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería.	6.604
72	Fundición, hierro y acero.	6.216
21	Preparaciones alimenticias diversas.	5.313
32	Extractos curtientes o tintóreos; taninos y sus derivados; pigmentos y demás materias colorantes; pinturas y barnices; mástiques; tintas.	4.845
34	Jabón, agentes de superficie orgánicos, preparaciones para lavar, preparaciones lubricantes, ceras artificiales, ceras preparadas, productos de limpieza, velas y artículos similares, pastas para modelar, "ceras para odontología" y preparaciones para odontología	4.492
25	Sal; azufre; tierras y piedras; yesos, cales y cementos.	4.281
44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera.	4.263
4	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otra parte.	4.058

para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012 y datos de Aduana de Costa Rica

2.1.4 Estacionalidad de los Despachos

En sentido CR – PA el promedio mensual de los despachos, en volúmenes, se ubica en torno de las 45.000 toneladas, mientras que en sentido contrario ese valor alcanza a 20.000 toneladas

En los gráficos siguientes, con base en la información provista por la Aduana de Costa Rica, se muestra la distribución mensual por tipo de despacho y la repartición por sentido, expresada en números índice base promedio mensual por sentido = 100.

SENTIDO CR - PA - PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CR 2011 - En toneladas		
Capítulo	Descripción	Ton
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	3.785
Otros Productos		28.373
Total		451.399

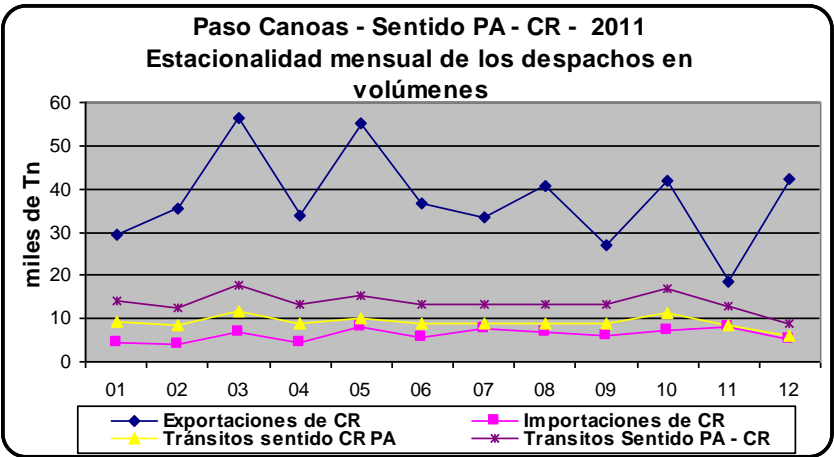
Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012 y Aduana de CR

Tabla 4. Principales productos transportados (Sentido PA-CR/2011)

SENTIDO PA – CR - PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN DE CR 2011 En toneladas		
Capítulo	Descripción	Ton
15	Grasas y aceites animales o vegetales	14881
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.	8805
70	Vidrio y sus manufacturas.	5168
28	Productos químicos inorgánicos	4877
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.	4735
39	Plásticos y sus manufacturas.	3514
76	Aluminio y sus manufacturas.	3163
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.	3118
4	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal	2544
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	2109
25	Sal; azufre; tierras y piedras; yesos, cales y cementos.	1986
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos.	1917
31	Abonos.	1716
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.	1707
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido	1558
20	Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.	1449
38	Productos diversos de las industrias químicas.	1295
3	Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos.	1231
72	Fundición, hierro y acero.	1092
73	Manufacturas de fundición, hierro o acero.	911
Otros productos		6889
Total		74664

Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación

Gráfico 2. Distribución mensual de los despachos (En toneladas / 2011)

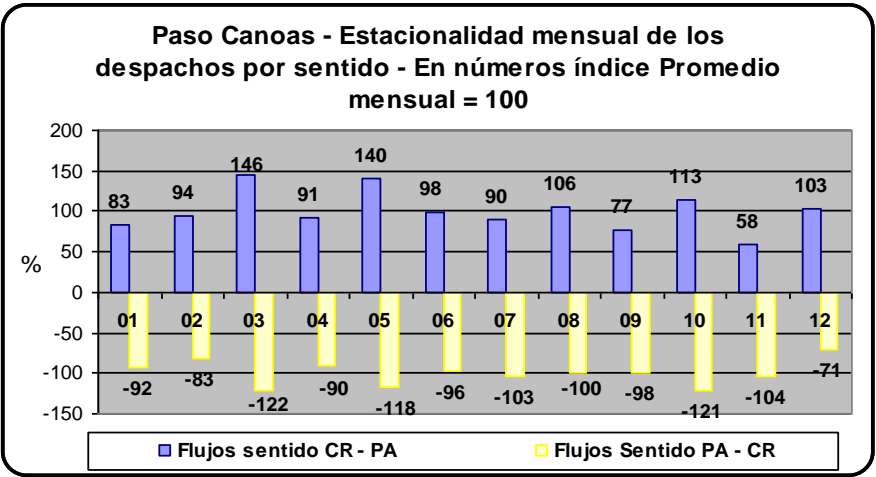


Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012 y datos de Aduanas de Costa Rica.

Los meses de mayor demanda, en ambos sentido, son los de marzo, mayo y octubre que concentran el 33% de los flujos anuales hacia Panamá y el 30% de los ingresados a Costa Rica.

Gráfico 3. Distribución mensual de los despachos (En número índice / 2011)





2.1.5 Medios de transporte

Con base en la información suministrada por la Aduana de Panamá – Paso Canoas, se pudo precisar la cantidad de medios de transporte que demandaron la utilización del Paso de Frontera por sentido, discriminados en cargados y vacíos entre los meses de abril y julio de 2012.

El promedio mensual de los medios de transporte por sentido alcanza a aproximadamente 2950 unidades.

La asimetría en los flujos de carga por sentido y las restricciones imperantes en la Zona libre de Colón, se manifiesta en los porcentajes de camiones cargados respecto del total. Mientras que en sentido CR – PA el porcentaje de medios de transporte cargados asciende al 84.3% del total, en sentido contrario sólo representa el 40.8%.

En la tabla siguiente se ilustran los guarismos mensuales de vehículos por sentido de marcha.

Tabla 5. Medios de transporte por sentido

MEDIOS DE TRANSPORTE POR SENTIDO						
Mes	Sentido CR - PA		Sentido PA - CR		Ambos sentidos	
	cargados	vacíos	cargados	vacíos	entrados	salidos
Abril	2279	348	1070	1465	2627	2535
Mayo	2853	619	1363	2035	3472	3398
Junio	2460	513	1234	1881	2973	3115
Julio	2224	549	1180	1536	2773	2716
Promedio	82	17	40	58	2961	2941

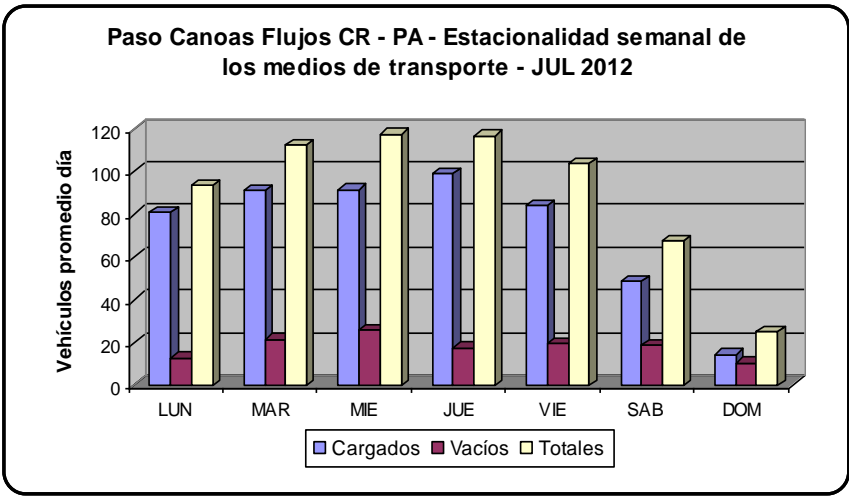
Fuente: Elaboración propia con base en información del estudio Diseño de un Esquema Operativo de Control y Facilitación para los Centros de Control Integrado de Paso Canoas – EPYPSA BID 2012 y datos de Aduana de Panamá

Los meses para los que se obtuvieron datos resultan en promedio, de acuerdo a la estacionalidad mensual de los despachos antes presentada, representativos del mes promedio / año, por lo que puede inferirse que el número de medios de transporte por año y sentido oscila en torno a las 35.500 unidades.

2.1.6 Estacionalidad Semanal y Diaria de los Medios de Transporte

Con la misma fuente, fue posible reconstruir la distribución semanal y diaria de los medios de transporte para el mes de julio de 2012. Un detalle de la misma, por sentido de marcha se presenta en los gráficos que siguen, discriminados por casos promedio por día de semana y por día.

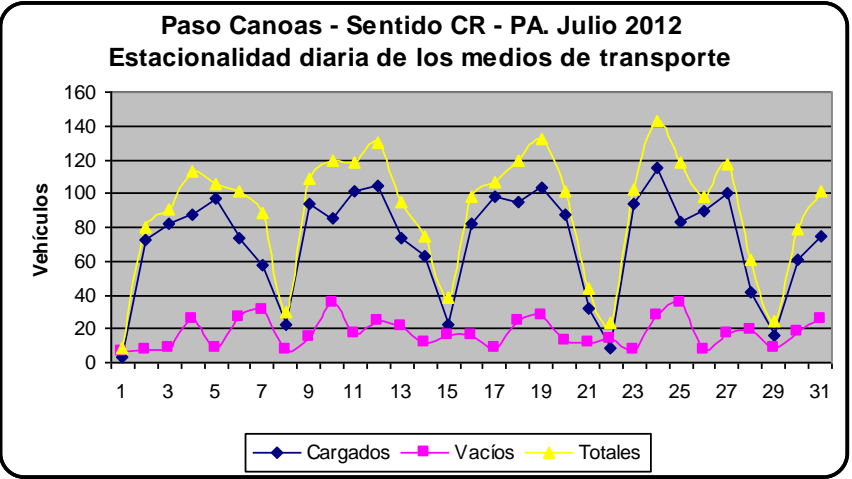
Gráfico 4. Estacionalidad de los medios de transporte sentido CR-PA



Como se aprecia en el gráfico, de martes a viernes – con preeminencia del miércoles – es cuando se registra la mayor cantidad de vehículos cargados, los que decrecen en forma significativa los sábados y domingos.

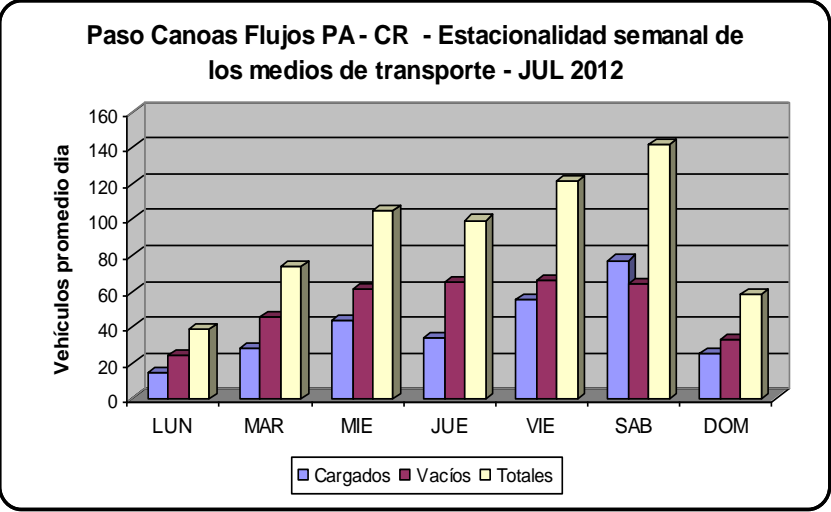
En el día de mayor demanda se verifican algo más de 140 unidades, de las cuales aproximadamente 120 son cargados.

Gráfico 5. Estacionalidad diaria de los medios de transporte sentido CR-PA



En sentido PA – CR los viernes y sábados constituyen los días de mayor afluencia de vehículos cargados y los domingos muestran más cantidad de vehículos (cargados y vacíos) que los lunes (día de menor afluencia).

Gráfico 6. Estacionalidad semanal de los medios de transporte sentido PA-CR



En el día del mes de mayor demanda la cantidad de medios de transporte alcanzó a aproximadamente 160 unidades, con cifras similares para cargados y vacíos.

Gráfico 7. Estacionalidad diaria de los medios de transporte sentido PA-CR

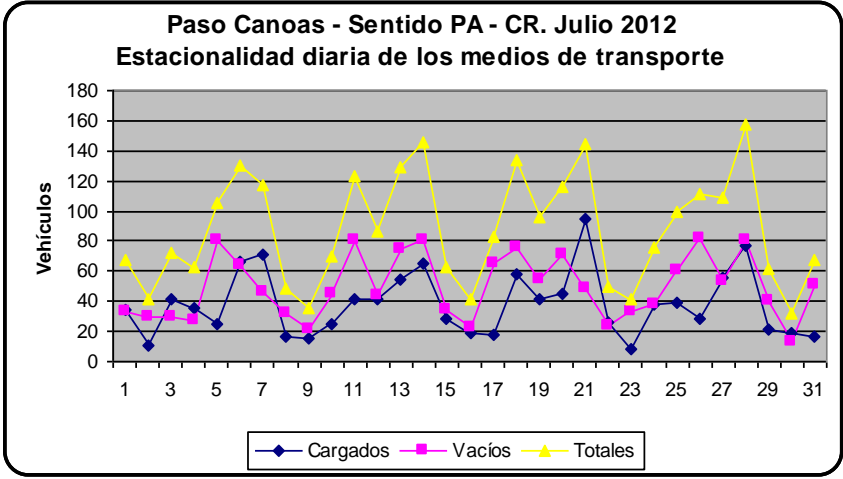
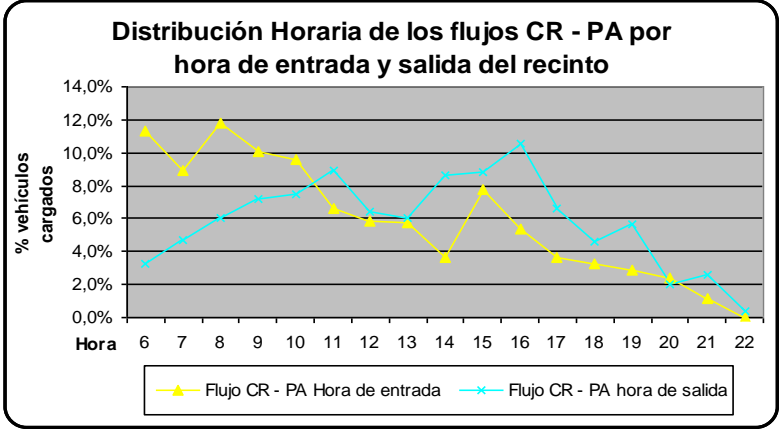


Gráfico 8. Estacionalidad horaria de flujos sentido CR-PA



En sentido CR PA, en las cinco primeras horas de atención de la aduana se concentra el ingreso de poco más del 50% de los medios de transporte, mientras que en los egresos muestran los mayores valores a las 11 horas y entre las 14 y 16 horas, concentrado en esos segmentos el 37.1% de los MT.

Gráfico 9. Estacionalidad horaria de flujos sentido PA-CR



La información provista por la Delegación del MAG en Paso Canoas permite cuantificar la cantidad de medios de transporte que son objeto de revisión documental y comprobación física del envío (en algunos casos se añade además muestreo y análisis de laboratorio) y la cantidad de certificados de inspección emitidos. Los datos comprenden el primer semestre de 2012 y su detalle es el siguiente:

Tabla 7. Aprobación y comprobación de envíos (1 semestre 2012)

MAG - APROBACIÓN DOCUMENTAL Y COMPROBACIÓN FÍSICA DEL ENVÍO (puede llevar muestreo y análisis de laboratorio) Primer semestre de 2012 por mes y tipo de despacho						
Mes	Export	Certific de E	Import	Certific de I	Tránsito	Certific de T
Enero	216	73	42	42		
Febrero	303	114	64	64	2	
Marzo	320	94	79	79	6	1
Abril	334	152	77	76	3	
Mayo	448	248	106	103	8	
Junio	362	171	106	106	7	
Total	1983	852	474	470	26	1
Promedio	331	142	79	78	4	0.20

Elaboración propia con base en información provista por MAG – Paso Canoas

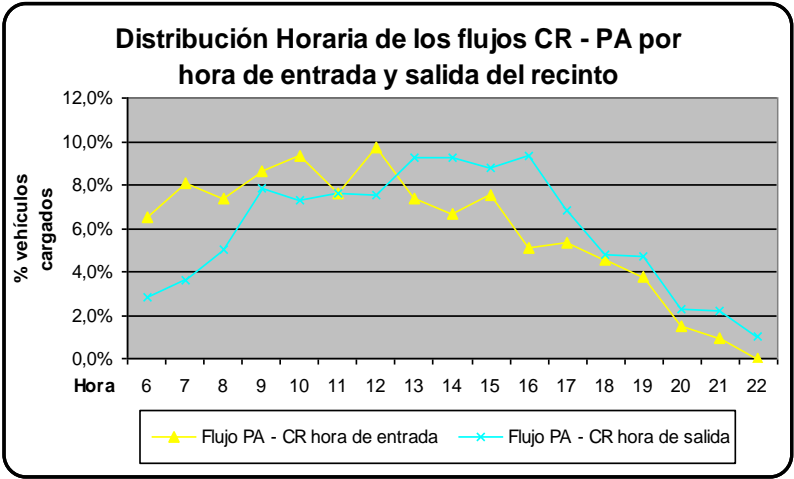
En promedio, la cantidad de intervenciones en los medios de transporte cargados que ingresan a Costa Rica es del 8.4%, mientras que asciende al 15.1% en el caso de los que egresan

Con base en la información provista por AUPSA, pudo determinarse el total de despachos que requirieron intervención sanitaria con extracción de muestras en el Paso de Frontera – cabecera Panamá.

El detalle, discriminado por parámetro de análisis y mes se presenta en el cuadro siguiente.

Tabla 8. Muestras analizadas por AUPSA (2011)

MUESTRAS ANALIZADAS POR AUPSA - 2011				
MES	PARÁMETRO DEL ANÁLISIS			TOTAL MUESTRAS
	ENTOMOLÓGICO	QUÍMICO	MICROBIOLÓGICO	
ENERO	69	0	18	87
FEBRERO	71	1	38	110
MARZO	89	3	19	111
ABRIL	52	0	32	84
MAYO	59	2	4	65
JUNIO	60	7	5	72
JULIO	69	10	37	116
AGOSTO	40	10	20	70



En sentido PA – CR los flujos de entrada son más parejos entre las 6 y las 13 horas (64.3% del total) y a partir de allí decrecen en forma constante. Los egresos entre las 9 y las 16 horas concentran por su parte el 66.8% de los vehículos cargados.

2.1.7 Síntesis de Estacionalidad de los Medios de Transporte

Adoptando la distribución mensual de los despachos en toneladas como un indicador adecuado de la estacionalidad mensual de los medios de transporte que utilizan el Paso y considerando que la distribución entre cargados y vacíos se mantienen constante, con base en la información presentada se puede sintetizar la cuantía de medios de transporte por sentido de marcha y condición de carga para el día promedio / año, día promedio / mes pico, día pico del mes pico, hora promedio año, hora promedio mes pico, hora pico, mes pico y hora pico, mes pico, día pico.

Estos valores, proyectados luego al horizonte del proyecto, permitirán determinar las exigencias que deberá afrontar el Paso de Frontera y dimensionar las instalaciones en forma consistente con los alcances de la propuesta de organización física y funcional que se presenta.

Tabla 6. Número de MT por sentido (2011)

TRANSPORTE DE CARGAS - NÚMERO DE MT POR SENTIDO - 2011		
Unidad de medida	Sentido de marcha	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	97	97
Día promedio _mes pico	139	117
Día pico _mes pico	223	210
Hora promedio _año	6	6
Hora promedio _mes pico	8	7
Hora pico _mes pico	16	11
Hora pico _mes pico _día pico	26	20

2.2 INTERVENCIONES DE CONTROLES SANITARIOS

MUESTRAS ANALIZADAS POR AUPSA - 2011				
MES	PARÁMETRO DEL ANÁLISIS			TOTAL MUESTRAS
	ENTOMOLÓGICO	QUÍMICO	MICROBIOLÓGICO	
SEPTIEMBRE	27	13	41	81
OCTUBRE	71	0	18	89
NOVIEMBRE	53	8	43	104
DICIEMBRE	37	13	36	86
TOTAL	697	67	311	1075
Promedio mes	58	6	26	90

2.3 COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS

En la cabecera panameña del Paso, de acuerdo a la información provista por Aduana de Panamá, los flujos que ingresan al país son mayoritariamente tránsitos. El promedio mensual para el lapso abril – julio indica que sólo el 14% de vehículos nacionalizan la carga en frontera.

En sentido contrario, también resultan mayoritarios los tránsitos. El 68% de los vehículos cargados en promedio arriba al Paso bajo esta modalidad, mientras que el 32% restante formaliza exportaciones en frontera.

En la cabecera de Costa Rica del Paso aproximadamente el 35% de los vehículos cargados corresponden a importaciones y el resto a tránsitos con destino a Costa Rica o terceros países.

En sentido contrario las exportaciones explican aproximadamente el 85% de los despachos, siendo el resto tránsitos.

Con base en la información proporcionada por las autoridades de control sanitario y la recabada en el Paso de Frontera de parte de las autoridades aduaneras, se estimó la composición de los despachos en ambas cabeceras que servirán luego como insumo para asignar los tiempos medios correspondientes a cada tipo de despachos que se verifica en el Paso<sup>5</sup>.

En la tabla que sigue se presentan los resultados por tipo de despacho expresados en cantidad de camiones promedio mes en cada cabecera.

Tabla 9. Composición de despachos por cabecera (2012)

COMPOSICIÓN DE LOS DESPACHOS POR CABECERA EN CANTIDAD DE MEDIOS DE TRANSPORTE – PROMEDIO MES	
TIPO DE DESPACHO	CABECERA

<sup>5</sup> Si bien el objeto de análisis d corto plazo es la cabecera de Costa Rica, la presentación de los datos para la cabecera de Panamá cobra sentido toda vez que a partir de 2018, una vez operativo el CCI de Panamá se plasmará la integración binacional de los controles en forma plena, aspecto que deberá ser recogido por la Evaluación del Proyecto.

	PANAMÁ	COSTA RICA
Importación	190	197
Importación con intervención sanitaria	87	142
Importación con canal rojo aduanero	69	85
Exportación	291	1755
Exportación con intervención sanitaria	97	331
Tránsito de salida	824	368
Tránsito de entrada	2108	788
Vacíos salida	1729	507
Vacíos entrada	507	1729
Total promedio mes	5902	5902

2.4 MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS DE PASAJEROS

En este apartado se brinda la información referida al flujo de personas y vehículos de pasajeros (autos y buses) que utilizan para su desplazamiento el Paso Canoas<sup>6</sup>.

2.4.1 Flujos de Personas

En el año 2011 el total de pasajeros que se movilizaron por el Paso Canoas ascendió a algo más de 400 mil de personas, repartiéndose los sentidos de marcha en porcentajes similares (aproximadamente, 47% y 52% para los ingresos y egresos de Costa Rica, respectivamente).

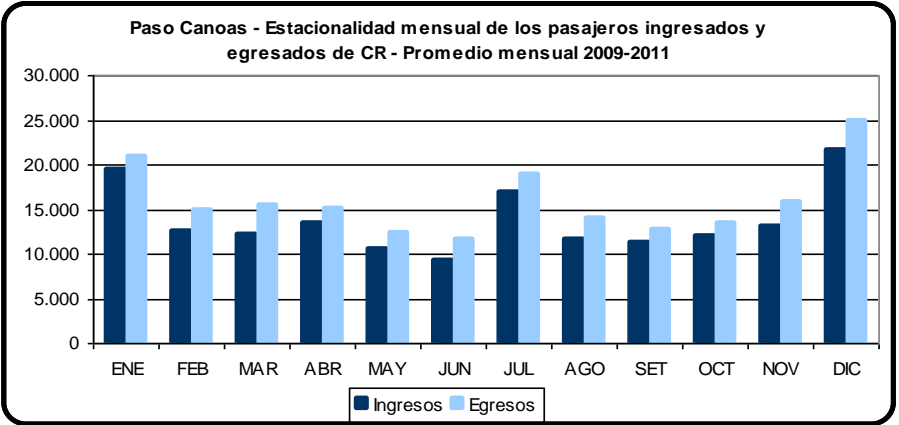
Tabla 10. Pasajeros por sentido de marcha (2001-2011)

PASAJEROS POR SENTIDO DE MARCHA			
AÑO	SENTIDO PA - CR	SENTIDO CR - PA	TOTAL
2001	78.112	85.881	163.993
2002	83.361	93.112	176.473
2003	91.804	97.894	189.698

<sup>6</sup> Las fuentes consideradas para los datos que se presentan fueron la Dirección General de Migración y Extranjería (DGME) de Costa Rica y el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) de Panamá, en el caso de personas, y las aduanas de Costa Rica y Panamá en el caso de vehículos

PASAJEROS POR SENTIDO DE MARCHA			
AÑO	SENTIDO PA - CR	SENTIDO CR - PA	TOTAL
2004	104.470	106.792	211.262
2005	127.370	135.310	262.680
2006	125.728	124.618	250.346
2007	142.684	141.483	284.167
2008	161.276	158.891	320.167
2009	141.249	166.001	307.250
2010	164.133	192.882	357.015
2011	188.232	212.804	401.036

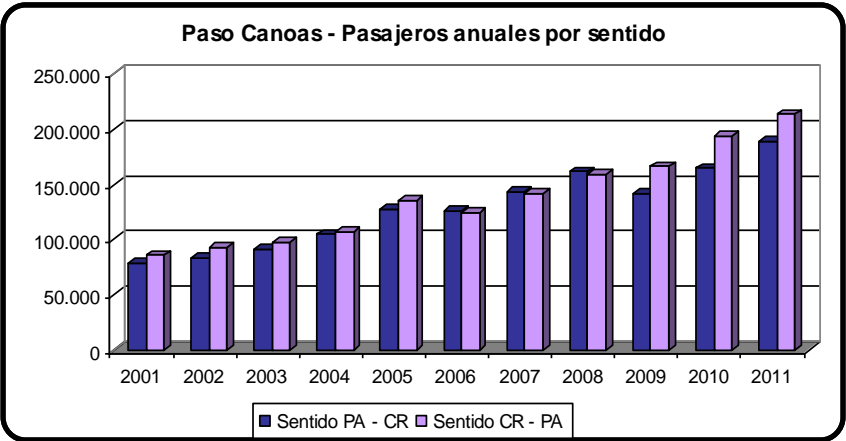
Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá



Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

La serie de pasajeros totales, registra un incremento entre puntas del 144%, equivalente a una tasa de crecimiento anual acumulada del 9.4%.

Gráfico 10. Pasajeros anuales por sentido (2001-2010)



Elaboración propia con base en datos de la DGME de Costa Rica e INEC de Panamá

2.4.2 Estacionalidad Mensual

La distribución mensual de los pasajeros por sentido, muestra un comportamiento relativamente parejo durante el año con predominio de los flujos CR - PA. El mes de mayor diferencia es marzo, donde los pasajeros con sentido CR – PA superaron a los del sentido contrario en un 27%.

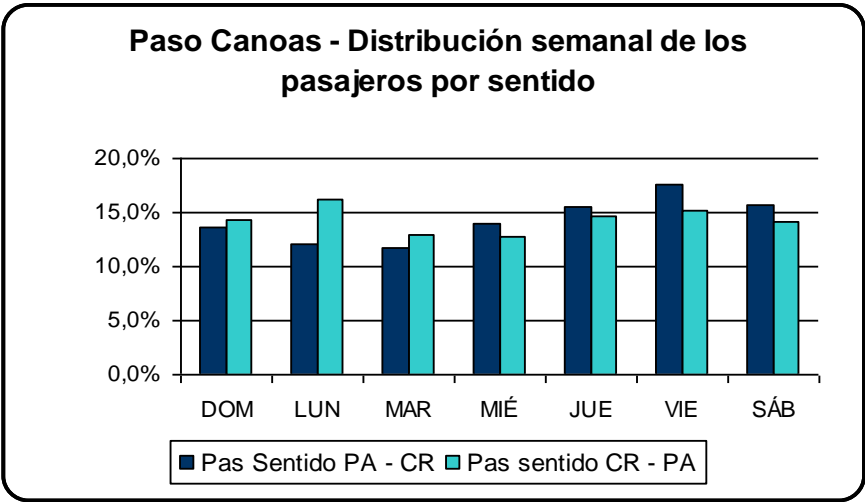
Asimismo, se aprecia que los meses de mayor demanda son los de enero, julio y diciembre. En conjunto, dichos meses concentran más de un tercio del movimiento anual de personas, tanto para los ingresos como para los egresos.

Gráfico 11. Estacionalidad mensual de los pasajeros ingresados y egresados de CR

2.4.3 Estacionalidad Semanal

Con base en datos relativos al mes de diciembre 2011 y enero y junio de 2012 se estimó la distribución semanal y diaria de los pasajeros por sentido de marcha y por medio de transporte utilizado. La misma se muestra en los siguientes gráficos.

Gráfico 12. Distribución semanal de pasajeros por sentido



2.4.4 Estacionalidad Diaria

Adicionalmente, con base en datos proporcionados por la Aduana y por la DGME de Costa Rica, se pudo obtener la distribución diaria de los flujos de pasajeros y similar información desagregada por tipo de vehículo utilizado para su desplazamiento. Los datos corresponden al mes de junio de 2012 y se presentan en el gráfico y tabla siguientes.

Gráfico 13. Estacionalidad diaria de pasajeros por sentido (junio 2012)

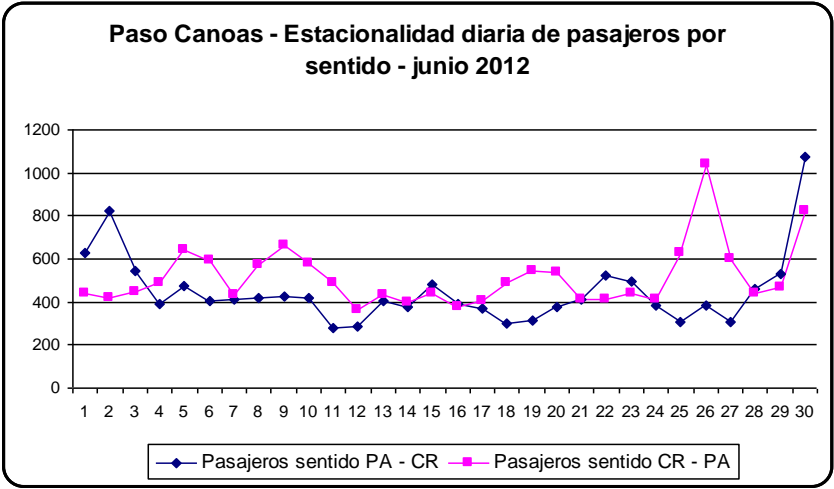


Tabla 11. Distribución diaria flujo pasajeros (Junio 2012)

PASO CANOAS - DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL FLUJO DE PASAJEROS POR MEDIO DE TRANSPORTE – JUNIO 2012						
DÍA	SENTIDO PA - CR			SENTIDO CR - PA		
	EN AUTO	EN BUS	CAMINANDO	EN AUTO	EN BUS	CAMINANDO
1	65	350	215	62	228	153
2	59	500	267	32	288	99
3	74	332	137	75	221	148
4	72	245	75	96	225	164
5	42	220	209	80	275	285
6	26	288	90	54	457	85
7	26	239	146	47	341	45
8	30	256	130	71	448	50
9	40	167	216	98	334	233
10	49	254	113	98	383	100
11	42	157	83	96	300	92
12	15	117	157	32	247	84
13	44	220	143	66	315	50
14	32	192	154	58	314	27
15	32	250	197	51	321	67
16	29	232	129	35	312	28
17	62	226	80	81	269	57
18	29	209	64	54	344	92
19	15	208	88	45	425	77
20	38	131	206	68	256	210
21	30	194	187	44	322	43
22	45	240	240	61	276	76
23	13	240	239	16	336	85
24	42	147	192	60	264	90
25	26	195	86	68	406	155
26	42	148	193	225	375	439
27	39	140	128	137	292	171
28	65	175	223	80	180	180
29	50	321	162	74	330	61
30	44	763	266	42	538	242
Total	1217	7356	4815	2107	9622	3690

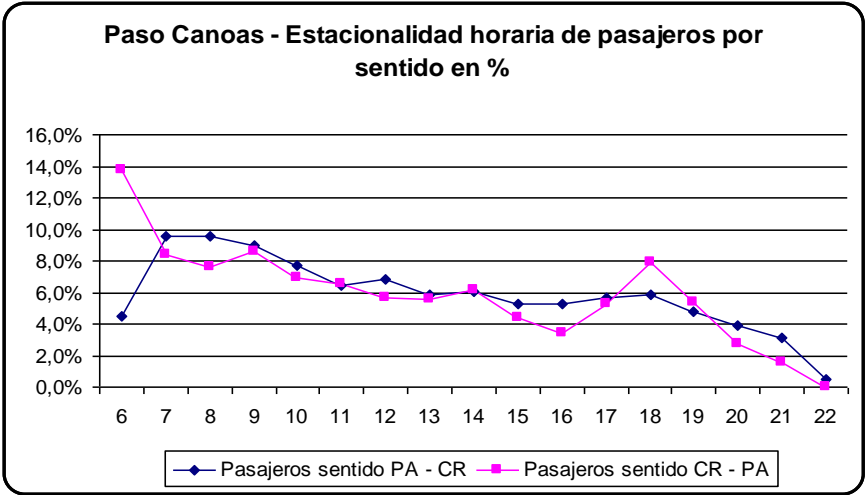
La cantidad de pasajeros que se desplazan en buses internacionales alcanza al 58.9% de los pasajeros totales, mientras que los que los hacen en automóvil particular explican el 11.5% del total en ambos sentidos.

Cobran relevancia los pasajeros que se desplazan caminando (arriban al Paso en buses locales y continúan su viaje de la misma forma con buses locales del otro país) que representan el 29.5% de los migrantes en el mes analizado

2.4.5 Estacionalidad Horaria

Finalmente, con base en la información provista por la DGME de Costa Rica para los meses de Diciembre de 2011 y enero y junio de 2012, pudo obtenerse una aproximación a la estacionalidad horaria de pasajeros por sentido de marcha.

Gráfico 14. Estacionalidad horaria de pasajeros (%)



Elaboración propia con base a datos de la DGME de Costa Rica

2.4.6 Síntesis de Estacionalidad de Pasajeros

Con base en la información presentada se puede sintetizar la cuantía de pasajeros por sentido de marcha para el día promedio / año, día promedio / mes pico, día pico del mes pico, hora promedio año, hora promedio mes pico, hora pico, mes pico y hora pico, mes pico, día pico.

Al igual que en el caso del transporte de cargas, estos valores, proyectados luego al horizonte del proyecto, permitirán determinar las exigencias en materia migratoria que deberá afrontar el Paso de Frontera y dimensionar sus instalaciones en forma adecuada.

Tabla 12. Transporte de pasajeros (2011)

PASO CANOAS - TRANSPORTE DE PASAJEROS - NÚMERO DE PASAJEROS POR SENTIDO - 2011		
UNIDAD DE MEDIDA	SENTIDO DE MARCHA	
	CR - PA	PA - CR
Día promedio _año	583	516
día promedio _mes pico	909	860
día pico _ mes pico	2923	2732
hora promedio _año	34	30

PASO CANOAS - TRANSPORTE DE PASAJEROS - NÚMERO DE PASAJEROS POR SENTIDO - 2011		
UNIDAD DE MEDIDA	SENTIDO DE MARCHA	
	CR - PA	PA - CR
Hora promedio _mes pico	53	51
Hora pico _mes pico	125	82
Hora pico _ mes pico _día pico	403	262

2.4.7 Flujos de Vehículos de Pasajeros

En 2011 se verificó en el Paso el desplazamiento de aproximadamente 16.000 vehículos ligeros y 8250 buses y microbuses, que en conjunto representan un incremento del 13% respecto a 2010; ligeramente superior al crecimiento experimentado por los pasajeros totales en igual lapso.

La conformación por sentido muestra una ligera preeminencia de los flujos que egresan de Costa Rica, circunstancia que se mantiene constante en toda la serie disponible.

Tabla 13. Vehículo de pasajero por año y sentido

AÑO	VEHÍCULOS DE PASAJERO INGRESADOS POR AÑO Y SENTIDO					
	SENTIDO CR - PA			SENTIDO PA CR		
	VEHÍCULOS LIGEROS	BUSES Y MICROBUSES	TOTAL	VEHÍCULOS LIGEROS	BUSES Y MICROBUSES	TOTAL
2006	4776	1101	5877	4538	1174	5713
2007	3892	770	4662	3698	727	4426
2008	4285	751	5036	4072	734	4806
2009	6505	2256	8761	6181	2209	8391
2010	7549	3465	11014	7174	3397	10571
2011	8264	4282	12546	7853	3988	11841

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por OIRSA Panamá y Aduanas de Costa Rica y Panamá

2.4.8 Estacionalidad Diaria

Con base en la información provista por la aduana de Costa Rica, pudo estimarse la estacionalidad diaria de los vehículos, por sentido de marcha, correspondiente al mes de junio de 2012, cuyo detalle se presenta en la tabla y gráfico siguientes.

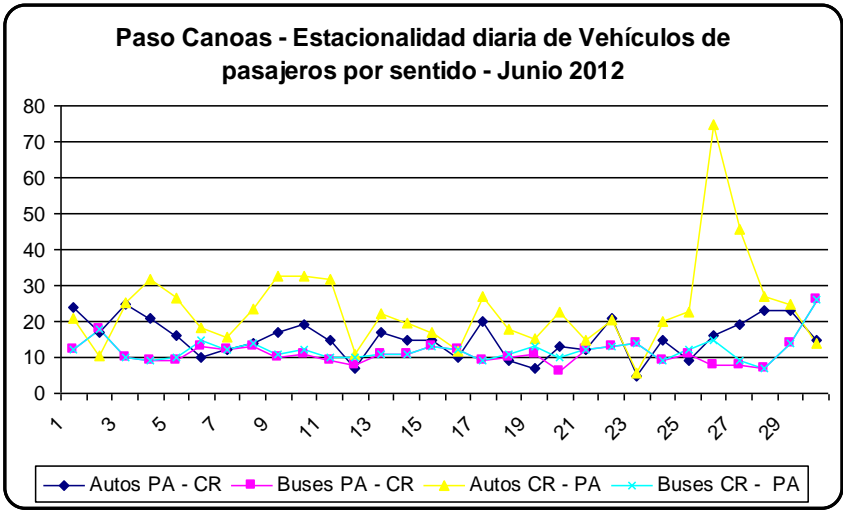
Tabla 14. Distribución diaria vehículos (junio 2012)

DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS PASAJEROS – JUNIO 2012				
DÍA	SENTIDO PA - CR		SENTIDO CR - PA	
	AUTOS	BUSES	AUTOS	BUSES
1	24	12	21	12
2	17	18	11	18
3	25	10	25	10

DISTRIBUCIÓN DIARIA DEL FLUJO DE VEHÍCULOS PASAJEROS – JUNIO 2012				
DÍA	SENTIDO PA - CR		SENTIDO CR - PA	
	AUTOS	BUSES	AUTOS	BUSES
4	21	9	32	9
5	16	9	27	10
6	10	13	18	15
7	12	12	16	12
8	14	13	24	14
9	17	10	33	11
10	19	11	33	12
11	15	9	32	10
12	7	8	11	10
13	17	11	22	11
14	15	11	19	11
15	15	13	17	13
16	10	12	12	12
17	20	9	27	9
18	9	10	18	11
19	7	11	15	13
20	13	6	23	10
21	12	12	15	12
22	21	13	20	13
23	5	14	5	14
24	15	9	20	9
25	9	11	23	12
26	16	8	75	15
27	19	8	46	9
28	23	7	27	7
29	23	14	25	14
30	15	26	14	26
Total	461	339	702	364

Elaboración propia con base en datos de Aduana de CR

Gráfico 15. Estacionalidad diaria vehículos por sentido (junio 2012)



2.5 PROYECCIONES DE CARGAS, PASAJEROS Y VEHÍCULOS

En lo que sigue se presenta la estimación, para un horizonte de 20 años, del flujo de cargas y pasajeros que se movilizarán por el Paso Canoas y el de los respectivos medios de transporte.

En una primera aproximación se pensó utilizar las tasas de crecimiento adoptadas para los TMDA en la formulación y evaluación de las intervenciones en los tramos viales que componen el Proyecto del Corredor Pacífico y aplicarlas al flujo de vehículos (de cargas y pasajeros) estimados para el año 2011 en el Paso.

No obstante, una expeditiva comparación con algunos de los TMDA informados por los países en las cercanías de los Pasos de Frontera, evidenció que los mismos al no ser producto de mediciones en el mismo Paso, incluían valores para el año base – presumiblemente influido por los flujos locales –, superiores a los registrados en los Pasos y que por ende su tasa de crecimiento estimada podría no reflejar adecuadamente la evolución posible del movimiento internacional de bienes y personas.

Por ello, y en ausencia de modelos más complejos de estimación cuya formulación no resulta factible en el contexto temporal de este trabajo, se ha estimado conveniente adoptar un método simplificado para realizar las proyecciones que junto con otros elementos cualitativos y el escenario previsto para la evolución de la especialización de los Pasos entre los países de Mesoamérica, brinde sustento al posterior dimensionamiento de las instalaciones de control fronterizo.

El criterio adoptado es el mismo que el elaborado por el equipo consultor y presentado en la Fase II del proyecto Paso Canoas que sirve como antecedente al presente

2.5.1 Proyección de Volúmenes Comerciad

La proyección del comercio internacional entre países es una tarea compleja que se torna más dificultosa aún cuando se pretende estimar su evolución sólo para el modo carretero y para un Paso de Frontera en particular,

donde además convergen distintos flujos comerciales bilaterales como es el caso, en general, de todos los Pasos incluidos en el CP.

Como se señalara, la realización de un modelo con esos alcances no es compatible con el tiempo disponible para este trabajo y además, y sobre todo, no brinda garantía que de su elaboración puedan obtenerse estimaciones confiables, más aun en períodos de gran incertidumbre económica.

Por ello, en lo que sigue se presenta una estimación simplificada basada en el comportamiento del comercio de cada uno de los países con el resto de los países del CP y con el resto del mundo.

La metodología utilizada es la siguiente: a partir de la serie de exportaciones e importaciones, medidas en volúmenes, de Costa Rica y Panamá dirigidas a los países del CP y al resto del mundo y observando el diagrama de dispersión de cada una de ellas, se consideró adecuado realizar un modelo de regresión simple lineal<sup>7</sup> para cada uno de los vínculos analizados, adoptándose en cada caso las que mostraron un mayor nivel de confianza al ser contrastadas con diferentes fuentes de información.

La resultante de las estimaciones realizadas en cada caso son, luego, ponderadas en virtud de la participación en los mismos de los tráficos verificados en la frontera por sentido de marcha y el resultado se aplicará a la base de flujos comerciados en volúmenes de 2011.

Esta aproximación simplificada, que en materia de coeficientes de determinación arrojó resultados que pueden considerarse adecuados; supone implícito el criterio de considerar que la participación del Paso de Frontera en el flujo del Comercio Exterior total de los países analizados se mantiene constante a lo largo del horizonte de proyección.

Por ende, salvo en el caso de nuevos proyectos – como la habilitación de nuevos Pasos de Frontera que puedan influir sobre el Paso analizado - que alteren este supuesto, las tasas de crecimiento obtenidas para cada uno de los flujos analizados serán aplicadas directamente a los valores estimados para ellos en el año 2011.

Otro supuesto relevante es que las cifras de comercio de cada vínculo bilateral son espejadas; esto es que las cifras de exportación del país A al país B son las mismas que las informadas por el país B respecto a sus importaciones del país A. Por ello en cada caso se adopta la serie que a partir del análisis comparativo haya mostrado mayor congruencia, con independencia de reflejar estrictamente el flujo al que se alude. (Vg. Utilizar las importaciones de

<sup>7</sup> Para dicho análisis, se determinó como variable explicada, dependiente o endógena “Y” al volumen de carga por sentido de circulación, y como variable explicativa, independiente o exógena “X”, al periodo anual correspondiente. De esta forma, utilizando el método de "mínimos de cuadrados", se logró calcular la línea recta que mejor se ajuste a los datos, y así obtener una ecuación que permita explicar los valores que toma la variable “Y”, en función de los que adopta la variable “X”, a partir del supuesto de existencia de una tendencia de la primera a variar conjuntamente con la variación de la segunda, de una manera sistemática. Dicha ecuación adopta la forma genérica siguiente:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \varepsilon$$

donde el último término es la perturbación aleatoria que recoge todos aquellos factores de la realidad no controlables u observables, asociados con el azar, y es la que confiere al modelo su carácter estocástico

Panamá en lugar de las exportaciones de Nicaragua hacia dicho país o usar las exportaciones de Costa Rica a Panamá en lugar de las importaciones de este país respecto al primero).

Finalmente, el análisis incluye como condición de borde que el comercio bilateral analizado no sufrirá alteraciones exógenas significativas respecto a los años utilizados para las estimaciones, que desvirtúen las proyecciones resultantes.

2.5.2 Resultados Obtenidos

En primer término, en la tabla que siguen se presenta la cuantificación de los flujos verificados en el Paso en 2011, por tipo de comercio y su participación sobre el total correspondiente, discriminados por sentido de marcha. Estos valores son los adoptados para el año base de las proyecciones.

Tabla 15. Flujo de carga por sentido de marcha (2011)

FLUJO DE CARGA POR SENTIDO DE MARCHA - VOLÚMENES DEL AÑO 2011			
Sentido CR - PA			
Vínculo		Ton.	%
Exportaciones de CR a	Panamá	297.100	54,39%
	Otros Países	154.298	28,24%
Importaciones de Panamá provenientes de	El Salvador	51.531	9,43%
	Guatemala	22.783	4,17%
	Honduras	6.711	1,23%
	México	3.393	0,62%
	Nicaragua	10.469	1,92%
Total		546.285	100%
Sentido PA - CR			
Vínculo		Ton.	%
Importaciones de CR excepto Panamá		16.906	7,57%
Exportaciones de Panamá a	Costa Rica	57.317	25,65%
	Resto Mesoamérica	39.614	17,73%
Reexportaciones desde Zona Libre Colón		109.605	49,05%
Total		223.442	100,0%

Fuente: Elaboración propia con base en información de las aduanas nacionales, MERCOSUR ON LINE, Instituto Nacional de Estadística y Censos de Panamá,

A partir de los datos del año base y de los resultados obtenidos en cada una de las regresiones confeccionadas, se realizó la proyección de cada uno de los flujos comerciales considerados.

En los cuadros que siguen, se presentan los movimientos esperados de carga por sentido en el Paso Canoas, expresado en miles de toneladas. Los rótulos de las columnas indican la serie adoptada en cada caso como base de la proyección.

Tabla 16. Evolución proyectada del flujo de carga (CR-PA / 2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA EN EL PASO CANOAS EN SENTIDO CR - PA - EN MILES DE TONELADAS									
AÑO	EXPORTACIONES DE CR A		IMPORTACIONES DE PANAMÁ PROVENIENTES DE					TOTAL	VAR. ANUAL
	PA	OTROS PAÍSES	ES	GT	HN	MX	NI		
2011	297	154	52	23	7	3	10	546	-
2012	319	160	55	24	7	4	11	580	6,10%
2013	340	165	58	26	8	4	12	613	5,75%
2014	362	171	61	28	8	4	12	646	5,43%
2015	383	176	65	30	8	4	13	679	5,15%
2016	405	182	68	31	9	5	13	713	4,90%
2017	427	187	71	33	9	5	14	746	4,67%
2018	448	193	75	35	10	5	15	779	4,46%
2019	470	198	78	36	10	5	15	813	4,27%
2020	491	204	81	38	10	5	16	846	4,10%
2021	513	209	84	40	11	6	16	879	3,94%
2022	535	215	88	41	11	6	17	913	3,79%
2023	556	220	91	43	12	6	18	946	3,65%
2024	578	226	94	45	12	6	18	979	3,52%
2025	599	231	97	46	12	7	19	1.012	3,40%
2026	621	237	101	48	13	7	19	1.046	3,29%
2027	643	242	104	50	13	7	20	1.079	3,18%
2028	664	248	107	51	14	7	21	1.112	3,09%
2029	686	254	111	53	14	8	21	1.146	2,99%
2030	707	259	114	55	14	8	22	1.179	2,91%
2031	729	265	117	57	15	8	22	1.212	2,82%
2032	750	270	120	58	15	8	23	1.246	2,75%

Fuente: Elaboración propia

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE CARGA EN EL PASO CANOAS EN SENTIDO PA - CR - EN MILES DE TONELADAS						
AÑO	IMPORTACIONES DE A CR SALVO PANAMÁ	EXPORTACIONES DE PANAMÁ A		REEXPORT. DE ZONA LIBRE COLÓN	TOTAL	VAR. ANUAL
		Costa Rica	Mesoamérica excepto CR			
2011	17	57	40	110	223	-
2012	17	61	41	115	235	5,25%
2013	18	65	41	121	245	4,31%
2014	18	70	41	127	255	4,14%
2015	19	74	41	132	266	3,97%
2016	19	78	41	138	276	3,82%
2017	20	82	40	144	286	3,68%
2018	20	86	40	149	296	3,55%
2019	21	90	40	155	306	3,43%
2020	22	94	40	161	316	3,31%
2021	22	98	40	166	326	3,21%
2022	23	102	40	172	337	3,11%
2023	23	106	40	178	347	3,01%
2024	24	110	40	183	357	2,93%
2025	24	115	39	189	367	2,84%
2026	25	119	39	195	377	2,76%
2027	25	123	39	200	387	2,69%
2028	26	127	39	206	398	2,62%
2029	26	131	39	212	408	2,55%
2030	27	135	39	217	418	2,49%
2031	27	139	39	223	428	2,43%
2032	28	143	38	229	438	2,37%

Fuente: Elaboración propia

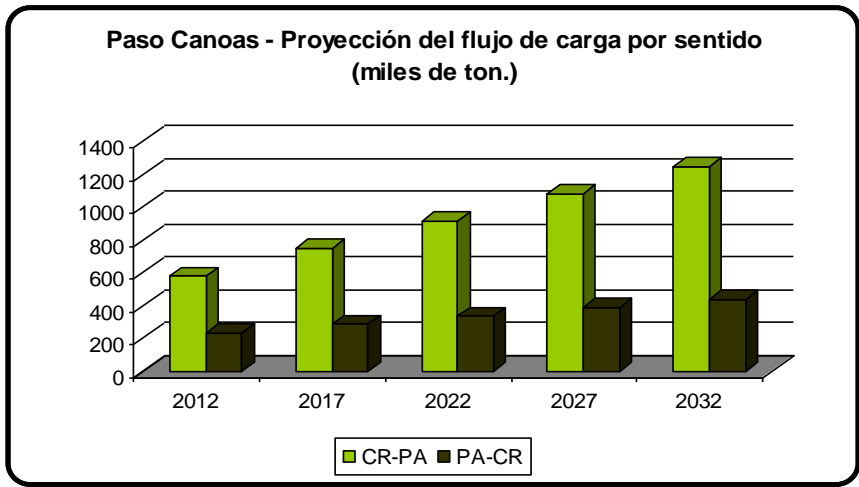
En el gráfico siguiente se puede apreciar la evolución quinquenal de los volúmenes comerciados por el Paso, por sentido de marcha, estimados para el lapso 2012 a 2032.

Entre 2012 y 2017, el incremento entre puntas alcanza al 21.6% (tasa anual acumulada del 4%). Dicho guarismo se incrementa al 43.1% si se compara al 2012 con el 2022 (3.7% a.a.), 64.7% entre 2012 y 2027 (3.4% a.a.), y alcanza al 86.3% (3.2% a.a.) en el lapso 2012 – 2032.

Tabla 17. Evolución proyectada del flujo de carga (PA-CR / 2011-2032)

Gráfico 16. Evolución quinquenal del flujo de carga proyectado





Fuente: Elaboración propia

2.6 PROYECCIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE

A partir del flujo promedio diario de vehículos (cargados y vacíos) verificados por sentido en 2011 y aplicando las tasas de crecimiento obtenidas para el volumen de mercadería transportada, se estimó, para el lapso de proyección adoptado, la cantidad de camiones para toda la serie.

Dado que no se prevé la apertura de nuevos Pasos de Frontera que puedan derivar los vehículos vacíos por otra ruta, se asume que la cantidad de vehículos vacíos mantendrá la proporción actual para los flujos de CR hacia PA y que en sentido contrario serán de una magnitud que iguale el flujo total de camiones por sentido

Los resultados obtenidos se muestran en la tabla y gráficos siguientes.

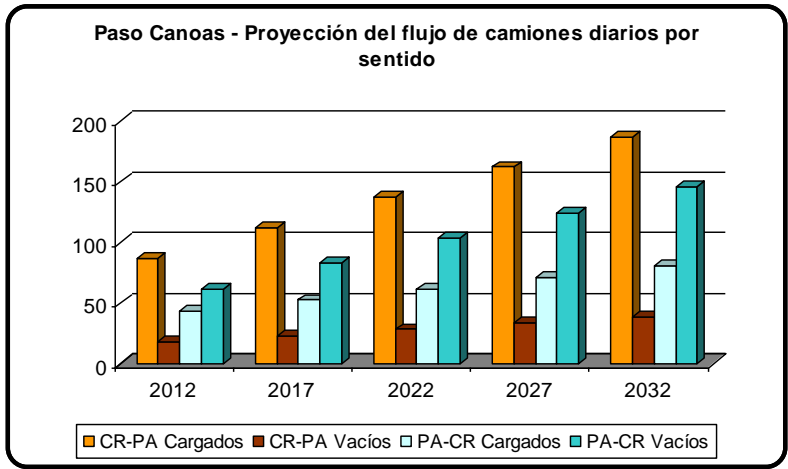
Tabla 18. Evolución proyectada del flujo de vehículos de carga (2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL PASO CANOAS - NÚMERO DE CAMIONES PROMEDIO / DÍA				
AÑO	SENTIDO CR - PA		SENTIDO PA -CR	
	CARGADOS	VACÍOS	CARGADOS	VACÍOS
2011	82	17	41	58
2012	87	18	43	62
2013	92	19	45	66
2014	97	20	47	70
2015	102	21	49	74
2016	107	22	51	79
2017	112	23	52	83
2018	117	24	54	87
2019	122	25	56	91
2020	127	26	58	95
2021	132	27	60	99

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL PASO CANOAS - NÚMERO DE CAMIONES PROMEDIO / DÍA				
AÑO	SENTIDO CR - PA		SENTIDO PA -CR	
	CARGADOS	VACÍOS	CARGADOS	VACÍOS
2022	137	28	62	104
2023	142	29	64	108
2024	147	30	65	112
2025	152	32	67	116
2026	157	33	69	120
2027	162	34	71	124
2028	167	35	73	129
2029	172	36	75	133
2030	177	37	77	137
2031	182	38	79	141
2032	187	39	80	145

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 17. Evolución quinquenal de medios de transporte proyectada



Fuente: Elaboración propia

2.6.1 Proyección de Pasajeros<sup>8</sup>

En forma análoga a lo comentado en el caso de las proyecciones del flujo de cargas que utilizará el Paso en el horizonte de proyección, en este caso tampoco se encuentra dentro de las posibilidades temporales del trabajo elaborar un modelo explicativo del comportamiento de los viajeros internacionales que utilizan el Paso, influido por un amplio conjunto de variables económicas y socio demográficas.

<sup>8</sup> La proyección de pasajeros incluye solamente las estimaciones de aquellos usuarios que atraviesan el Paso fronterizo y se registran ante las autoridades migratorias de ambos países. A efectos del dimensionamiento de las instalaciones de control de pasajeros se deberán añadir luego el flujo de pasajeros no migrantes que deberán pasar por los CCI, cuya estimación se realiza exógenamente al final de este apartado.

En ausencia de una herramienta de este tipo y a partir de la observación del diagrama de dispersión que muestra el movimiento de personas en el Paso Canoas entre 2001 y 2011, se consideró adecuado - en aproximación simplificada - estudiar las variables utilizando el método de regresión lineal simple.

Para dicho análisis, en forma similar a aplicada en la estimación del volumen de mercaderías, se determinó como variable explicada, dependiente o endógena “Y” al número de viajeros por sentido de circulación, y como variable explicativa, independiente o exógena “X”, al periodo anual correspondiente, siendo la ecuación que la representa del tipo:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \epsilon$$

donde el último término es la perturbación aleatoria que recoge todos aquellos factores de la realidad no controlables u observables, asociados con el azar, y es la que confiere al modelo su carácter estocástico<sup>9</sup>.

Entre 2001 y 2022 la estimación arroja un incremento anual acumulado del 6.5% para el caso de los ingresos a Costa Rica, y de 6.7% en el de los egresos. Por su parte, para el lapso 2001 - 2032 dichos guarismos se sitúan en 5.4% y 5.5%, respectivamente

En la tabla y gráfico siguientes, se presentan la serie correspondiente al período 2011-2032 y la evolución de pasajeros por sentido, en períodos quinquenales, respectivamente.

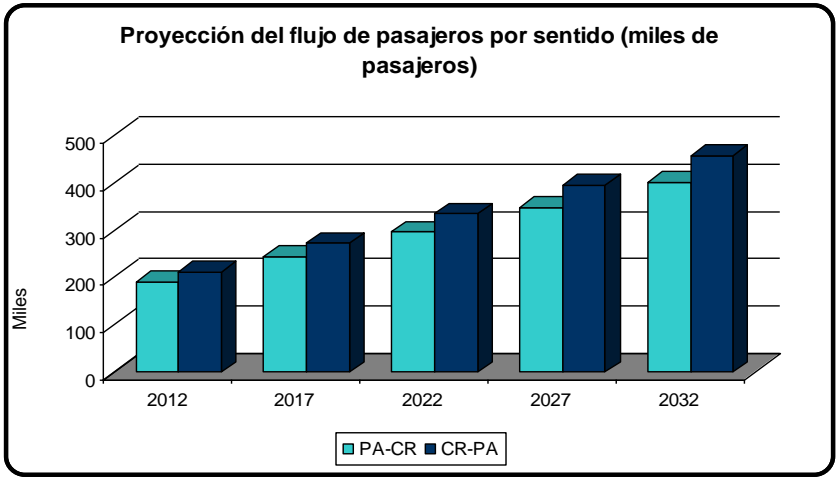
Tabla 19. Evolución proyectada del flujo de pasajeros (2011-2032)

PROYECCIÓN ESTIMADA DE PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO				
AÑO	SENTIDO PA - CR		SENTIDO CR - PA	
	PERSONAS	VAR. ANUAL	PERSONAS	VAR. ANUAL
2011	188.232	-	212.804	-
2012	190.817	1,37%	211.336	-0,69%
2013	201.280	5,48%	223.595	5,80%
2014	211.743	5,20%	235.853	5,48%
2015	222.207	4,94%	248.111	5,20%
2016	232.670	4,71%	260.369	4,94%
2017	<b>243.133</b>	4,50%	<b>272.627</b>	4,71%
2018	253.596	4,30%	284.885	4,50%
2019	264.059	4,13%	297.143	4,30%
2020	274.522	3,96%	309.401	4,13%
2021	284.986	3,81%	321.659	3,96%
2022	<b>295.449</b>	3,67%	<b>333.917</b>	3,81%
2023	305.912	3,54%	346.175	3,67%
2024	316.375	3,42%	358.433	3,54%
2025	326.838	3,31%	370.691	3,42%

PROYECCIÓN ESTIMADA DE PASAJEROS ANUALES POR SENTIDO				
AÑO	SENTIDO PA - CR		SENTIDO CR - PA	
	PERSONAS	VAR. ANUAL	PERSONAS	VAR. ANUAL
2026	337.301	3,20%	382.950	3,31%
2027	<b>347.765</b>	3,10%	<b>395.208</b>	3,20%
2028	358.228	3,01%	407.466	3,10%
2029	368.691	2,92%	419.724	3,01%
2030	379.154	2,84%	431.982	2,92%
2031	389.617	2,76%	444.240	2,84%
2032	<b>400.080</b>	2,69%	<b>456.498</b>	2,76%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 18. Evolución proyectada del flujo de pasajeros por quinquenios



Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, el escenario sugerido para la evolución del tráfico de personas presenta una tendencia de crecimiento en forma decreciente. Es decir, la variación anual se reduce de un periodo a otro, como consecuencia de mantener constante el volumen absoluto incremental del número de viajeros.

2.6.2 PROYECCIÓN DE VEHÍCULOS<sup>10</sup>

Para la proyección de vehículos (automóviles y buses) en Paso Canoas, se adoptó el supuesto de que la participación de los viajeros que se desplazan en medios de transporte para cruzar la línea fronteriza se mantiene con un porcentaje similar al verificado en 2011, al igual que su distribución en vehículos ligeros y buses. Bajo estos supuestos, las tasas de crecimiento estimadas para los pasajeros pueden ser extrapoladas al movimiento de vehículos.

<sup>9</sup> Los coeficientes de determinación (R<sup>2</sup>) que corresponden en forma respectiva a los ingresos y egresos de personas son, 0.942 y 0.953. De esta forma se puede asegurar que el 94.2% de la variabilidad de la cantidad de personas ingresadas a Costa Rica por el Paso Canoas, con respecto a su media, es explicada por la recta propuesta. De forma análoga sucede con el 95.3% de la variabilidad de la cantidad de pasajeros que se trasladaron en forma opuesta. De esta forma, se concluye que el modelo lineal es adecuado para describir la relación entre las variables

<sup>10</sup> La proyección de vehículos que permiten la movilidad de los pasajeros se remite solamente a aquellos usuarios que atraviesan el Paso fronterizo y se registran ante las respectivas autoridades aduaneras y migratorias. No obstante para el diseño de las nuevas instalaciones fronterizas considera que ambos países someten a control aduanero a todos los ciudadanos que se desplacen en vehículos en las inmediaciones del Paso de Frontera aunque no hayan salido formalmente del país

El resto de los pasajeros que utilizan el Paso, arriba a la frontera en medios locales (buses, taxis o autos) y cruza la línea divisoria caminando.

De esta forma, partiendo del promedio diario de vehículos verificados en 2011 en sentido CR - PA, en la tabla siguiente se presenta la estimación de los valores esperados en el lapso 2011 – 2032. Dichos guarismos se presentan para el total en ambos sentidos toda vez que se carece de información de base similar a la obtenida para el flujo CR – PA y es sensato pensar que los flujos anualizados guardan razonable simetría.

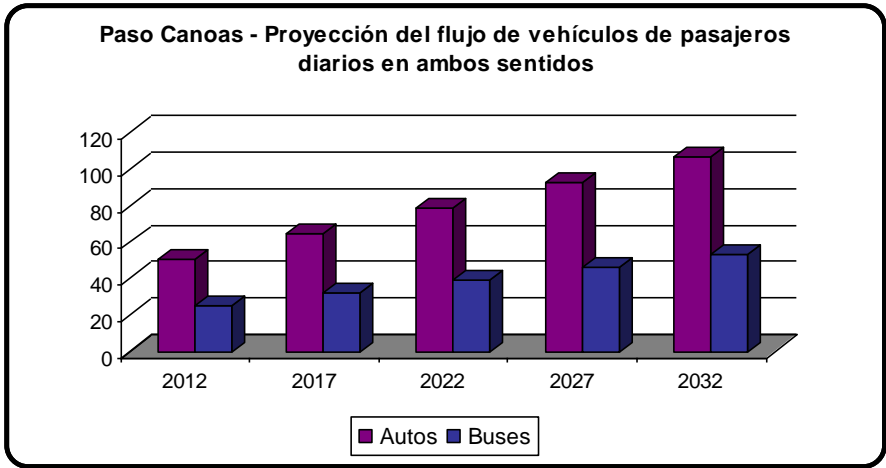
En la tabla y gráfico siguientes se muestran los resultados para cada uno de los años de la serie y para períodos quinquenales, respectivamente.

Tabla 20. Evolución proyectada del flujo de autos y buses (2011-2032)

EVOLUCION PROYECTADA DEL FLUJO DE AUTOS Y BUSES EN EL PASO CANOAS - NÚMERO DE UNIDADES PROMEDIO / DÍA		
AÑO	AMBOS SENTIDOS	
	AUTOS	BUSES
2011	50	25
2012	50	25
2013	53	26
2014	56	28
2015	59	29
2016	61	31
2017	64	32
2018	67	34
2019	70	35
2020	73	36
2021	76	38
2022	78	39
2023	81	41
2024	84	42
2025	87	43
2026	90	45
2027	93	46
2028	95	48
2029	98	49
2030	101	51
2031	104	52
2032	107	53

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 19. Evolución quinquenal de automóviles y buses proyectada



Fuente: Elaboración propia

2.6.3 Proyección de Pasajeros No Migrantes

La localización adoptada por los países para sus respectivos CCI (internados respecto al borde fronterizo) y el deseo de las autoridades de ambos países por razones fiscales y de seguridad hace que en modelo adoptado todos los pasajeros que se desplacen a un punto interior de los países más allá del CCI correspondiente, deban pasar obligatoriamente por el mismo para someterse a control aduaneros, de seguridad y verificaciones migratorias.

Los usuarios no migrantes que deben ingresar al CCI se han dividido en dos categorías: Los habitantes de Paso canoas y las personas que trabajan en los comercios aledaños y la de pasajeros compradores – particularmente costarricenses – que arriban a Paso Canoas para adquirir productos en el complejo comercial y en la ciudad de Golfito.

Por ello a los efectos del posterior dimensionamiento se realizado una proyección de estos usuarios y de los vehículos en los que se movilizan, basada en información provista por la Municipalidad de Paso Canoas<sup>11</sup>.

De esta forma para el año 2032, se prevé la siguiente composición de usuarios

Tabla 21. Estimación de pasajeros no migrantes y vehículos

Paso Canoas - Estimación de pasajeros no migrantes <sup>12</sup> y vehículos				
Tipo de flujo	Descripción	Promedios diarios 2032		
		año	mes pico	día pico - mes pico

<sup>11</sup> En el lapso comprendido entre la habilitación del CCNCR y la del CCI de Panamá (estimada en 2018), este flujo de personas no migrantes sólo será objeto de control en las instalaciones de la Cabecera de Costa Rica

<sup>12</sup> Los pasajeros no migrantes vecinales y empleados en Paso Canoas, al efecto del dimensionamiento de las instalaciones de verificación migratoria, son estimados luego como un % de los pasajeros no migrantes totales

Paso Canoas - Estimación de pasajeros no migrantes <sup>12</sup> y vehículos				
Tipo de flujo	Descripción	Promedios diarios 2032		
		año	mes pico	día pico - mes pico
Pasajeros no migrantes Costa Rica	Autos locales CR	386	513	693
	Buses locales Costa Rica	34	46	62
	pasajeros locales buses	579	770	1039
	pasajeros autos locales	1350	1796	2424
	Total Pasajeros Locales CR	1929	2565	3463
Pasajeros no migrantes Panamá	Autos locales PA	117	156	210
	Buses locales PA	92	122	165
	pasajeros locales buses	1102	1465	1978
	pasajeros autos locales	238	317	428
	Total Pasajeros Locales PA	1340	1782	2406

## 3. ESTIMACIÓN DE TIEMPOS MEDIOS

En este capítulo se presenta el método y los resultados obtenidos para la estimación de los tiempos medios por tipo de despacho que se verifican en la actualidad en Paso Canoas.

En primer término se presentan los fundamentos y el método adoptado para la estimación referida al transporte de carga y a posteriori los resultados obtenidos para cada tipo de despacho y las horas mes totales insumidas en Paso Canoas por los vehículos que en promedio mensual lo utilizan para sus desplazamientos.

Seguidamente se estiman los tiempos medios que demanda el movimiento internacional de personas y vehículos de pasajeros en el Paso y los valores anuales de tiempo total insumido con los tiempos estimados.

Los valores obtenidos para cada categoría de usuario; y en cargas para cada tipo de despacho; serán luego los insumos para la estimación de los beneficios atribuibles al proyecto por ahorro de tiempos.

### 3.1 TRANSPORTE DE CARGAS

#### 3.1.1 Introducción

La estimación de los tiempos que demanda el cruce de la frontera para los distintos tipos de despachos que se verifican en la misma, resulta sumamente compleja por las carencias que se presentan en la organización física y funcional de los controles, particularmente en la cabecera panameña.

Por ello a fin de lograr una estimación basada en un número de casos significativos<sup>13</sup> se ha recurrido a la información primaria provista por la Aduana de Costa Rica (Planilla de registro de entradas y salidas del recinto) y a información suministrada en la visita al Paso de Frontera por funcionarios y transportistas.

La carencia de infraestructura en el recinto aduanero de Panamá y la no disponibilidad de los predios privados (Bonds) para la revisión de la mercadería o la permanencia de medios de transporte que no hubieren completado la documentación<sup>14</sup>, determina que el vehículo proveniente de Costa Rica, antes de ingresar a Panamá, haya realizado la totalidad de los trámites requeridos por este país (para el vehículo, el tripulante y las cargas), excepto la eventual revisión física de la mercadería por aplicación del selectivo aduanero o el criterio de riesgo de control Fito-zoosanitario y la revisión de cabina y compartimientos de la unidad que aplica en el 100% de los casos. Como se señalara en el capítulo anterior, sólo el 15% de los camiones cargados que ingresan nacionaliza la mercadería en frontera.

De esta forma, en teoría, el tiempo insumido desde el ingreso al recinto aduanero de Costa Rica hasta su salida del mismo, conllevan agregados los tiempos de trámites requeridos por ambos países, salvo las revisiones físicas en Panamá, antes mencionadas.

Dado que en términos generales, los medios de transporte que arriban a las instalaciones de control de Costa Rica con destino a territorio panameño (exportaciones y tránsitos), lo hacen con la documentación completa, los tiempos de permanencia en el recinto de CR pueden verse recargados por efecto de faltantes en la documentación exigida por Panamá y por los tiempos evitables atribuibles a las pautas operativas de los transportistas y despachantes.

En sentido contrario, al no haber restricción en Costa Rica para el ingreso de medios de transporte, los vehículos eventualmente se detienen a la vera de la ruta Panamericana – lado panameño – para completar alguna documentación faltante (sólo el 30% de los camiones cargados formaliza su despacho en el Paso) y luego se presentan en las instalaciones panameñas donde las unidades son verificadas en el control de salida y sólo en el caso de los vehículos de matrícula panameña deben – si no lo han hecho antes – detenerse para realizar el trámite de exportación temporal de la unidad y los trámites migratorios.

En los acápites siguientes se describen los relevamientos y supuestos adoptados y los resultados obtenidos discriminados para las distintas combinaciones de despachos que se verifican en el Paso.

Debe reiterarse que los tiempos estimados, no se refieren únicamente al tiempo que demandan las distintas actividades o procesos de control sino que añaden a estos, los resultantes de la configuración actual de la infraestructura y los tiempos evitables atribuibles a los agentes privados (pautas operativas y /o falencia en la documentación).

#### 3.1.2 Tiempos Medios de Permanencia en el Recinto Fiscal de CR

Dadas las características aludidas y a fin de contar con información para determinar los tiempos medios que demanda la realización de los controles binacionales, se solicitó en primer término a Costa Rica, la copia de las planillas de control de ingreso y egreso de sus recintos correspondientes a los meses de junio y julio de 2012.

Estas planillas, que se confeccionan manualmente, contienen entre otros los siguientes datos: fecha y hora de ingreso o egreso según corresponda, matrícula de los vehículos, tipo de despacho y destino final.

Del procesamiento de la información se obtuvieron 2896 datos útiles (aproximadamente el 70% del promedio mensual de vehículos cargados que se verifica en el Paso) para la estimación<sup>15</sup>, de los cuales el 44.7% corresponde a exportaciones de CR, 10% a importaciones de CR, 18.6% tránsitos a PA, 12% tránsitos a CR y 14.7% tránsitos desde Panamá a Mesoamérica.

No pudo determinarse el tiempo medio de los vehículos vacíos ya que los mismos, en general, son anotados al ingreso pero no al egreso del recinto.

Para los flujos con sentido hacia Panamá, se verificó mediante las planillas de egreso del recinto panameño, que la hora de salida de los vehículos del recinto de Costa Rica fuese consistente con el registro de salida del recinto panameño, siendo la diferencia atribuible al control físico de la mercadería por aplicación del selectivo aduanero y /o al control físico de compartimientos y cabina de los vehículos.

<sup>13</sup> El tiempo disponible para las tareas de campo permitido por el cronograma del proyecto resultaba exiguo para tal logro.  
<sup>14</sup> El uso de los recintos privados fue reemplazado en forma precaria con la utilización de un predio privado lindero a la gasolinera ubicada sobre la Ruta Panamericana sentido hacia Panamá, sin ningún tipo de mejoras ni servicios. Allí se destinan los vehículos con falta de pago y algunas revisiones físicas.

<sup>15</sup> Se descartaron los datos donde no se pudo encontrar identidad en las placas (problemas de lectura), inconsistencia en el tipo de despacho identificado al ingreso con el de egreso y casos anómalos de más de dos días de estadía de la unidad. Salvo problemas documentales o de pago no atribuibles a los controles o casos excepcionales, la cantidad de despachos diarios que se verifica en el Paso no justifica, salvo casos anómalos particulares, la estadía por más de dos días en el recinto.

En el cuadro siguiente se muestran los resultados obtenidos por tipo de despacho y tiempo de permanencia en el recinto de Costa Rica. Los tiempos estimados incluyen la realización de los trámites migratorios y de aduana del vehículo.

Tabla 22. Tiempo promedio permanencia recinto control CR (2012)

COSTA RICA – TIEMPO MEDIO DE PERMANENCIA EN EL RECINTO DE CONTROL POR TIPO DE DESPACHO - 2012						
TIPO DE DESPACHO	MTS RELEVADO SALIDOS EN EL DÍA (1)	TIEMPO (MINUTO PROMED) PERMA- NENCIA (2)	MTS. RELEVADOS SALIDOS AL DÍA SIGUIENTE (3)	TIEMPO PROMED PERMA- NENCIA (4)	MTS TOTALES RELEVADO (1+3)	TIEMPO EN MINUTOS PROMEDIO TOTAL (2_4)
EXPO DE CR	1394	162	109	765	1503	206
IMPO DE CR	206	244	83	798	289	403
Tránsitos hacia PA	314	112	7	464	321	120
Tránsitos Totales PA – CR	697	96	76	581	773	143
Tránsitos a CR	297	99	50	652	347	179
Tránsitos a Mesoamérica	400	93	26	444	426	114
TOTALES	2630	141	266	709	2896	193

Como se aprecia en el cuadro, el cálculo de los tiempos medios se realizó en forma particular para la porción de la muestra que ingresaron y salieron en el mismo día y para los que permanecieron hasta dos días en el mismo.

En los casos de permanencia de dos días, se detrajo del tiempo total de estadía, las horas en que la aduana permanece cerrada.

Los tiempos estimados para las exportaciones, tránsitos de salida y MT vacíos en la Cabecera de Costa Rica, serán los adoptados como línea de base para el lapso 2015 – 2018, en el cual sólo funcionarán los controles integrados en el CCNCR para los flujos de entrada. De esta forma el tiempo unitario y mensual promedio que insumen los controles en la cabecera CR para los flujos con sentido a Panamá, expresados en horas, es el siguiente

Tabla 23. Composición de los despachos y tiempos totales en la situación actual (cabecera CR sentido CR-PA)

CABECERA CR SENTIDO CR PA Composición de los despachos y tiempos unitarios y totales mes promedio - en MT y horas			
Tipo de despacho	Cabecera CR		
	MT	Tiempos unitarios	Tiempos totales mes promedio
Exportación	2086	3,4	7162
Tránsito de salida	368	2,0	736

CABECERA CR SENTIDO CR PA Composición de los despachos y tiempos unitarios y totales mes promedio - en MT y horas			
Tipo de despacho	Cabecera CR		
	MT	Tiempos unitarios	Tiempos totales mes promedio
Vacíos salida	507	0,5	254
Total promedio mes	2961	2,8	8151

Para los flujos de importación, tránsitos entrados y vacíos de entrada, serán aplicables los tiempos medios estimados en el apartado siguiente como sumatoria de los tiempos actuales en ambas cabeceras que se presenta en el apartado siguiente.

A partir de 2018, implantado el CCI de PA, este concepto se extiende a los flujos de salida de Costa Rica y lo tiempos medios de la situación actual para estos flujos, serán el resultado de la sumatoria de los tiempos estimados en ambas cabeceras.

3.1.3 Tiempos Medios por Tipo de Despacho

A fin de determinar los tiempos totales por tipo de despacho en ambas cabeceras, se detrajeron de los tiempos medios obtenidos en la cabecera de Costa Rica los tiempos imputables a los controles sanitarios<sup>16</sup> y los atribuibles al control físico de los despachos de importación (20% del total)<sup>17</sup>, obteniéndose los tiempos promedio incurridos por los despachos de mercadería general y canal verde en el recinto aduanero de Costa Rica.

Finalmente, para determinar los tiempos totales por tipo de despacho se adoptaron los tiempos que demanda el resto de las intervenciones que se realizan en la Cabecera de Panamá y se estimó el tiempo medio de trámite de los vehículos vacíos.

Con sentido PA – CR

- Exportaciones: 60 minutos (incluye la exportación temporaria del vehículo si corresponde)
- Exportaciones con intervención sanitaria: 105 minutos
- Tránsitos: 30 minutos (incluye la exportación temporaria del vehículo si corresponde).
- Vehículos vacíos: 60 minutos

Con sentido CR – PA

- Revisión de cabina y control de salida: 10 minutos
- Revisión física y documental de aduana PA : 60 minutos
- Intervención sanitaria: 70 minutos (incluye el desplazamiento hasta el lugar de revisión si corresponde).

<sup>16</sup> El tiempo promedio que demanda la intervención sanitaria, similar en ambas cabeceras alcanza a aproximadamente 45 minutos para las exportaciones y 60 minutos para las importaciones incluyendo el muestreo y análisis.

<sup>17</sup> Se adoptó un tiempo medio de 120 minutos para la revisión física.

- Vehículos vacíos: 60 minutos

Debe señalarse que los tiempos estimados en la cabecera panameña para los flujos hacia Costa Rica, resultan menores respecto a los relevados para los mismos despachos en la cabecera de Costa Rica. No obstante, con un criterio conservador, se ha creído oportuno adoptar los tiempos informados por los funcionarios.

Los resultados obtenidos por sentido y tipo de despacho<sup>18</sup>, se presentan en las siguientes tablas.

Tabla 24. Tiempo medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO EN AMBAS CABECERAS - EN MINUTOS				
SENTIDO CR - PA				
SENTIDO CR - PA	VEHÍCULOS TOTALES PROMEDIO MES	%	TIEMPO MEDIO ESTIMADO CON	
			TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
Expo - Imp.	190	6,4%	209	165
Expo - Imp. con canal rojo	69	2,3%	299	255
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	87	2,9%	324	280
Expo - Tránsito	1496	50,5%	209	165
Expo c/ Inter. sanitaria - Tránsito	244	8,2%	254	210
Tránsito - Tránsito	368	12,4%	130	122
Vacíos hacia PA	507	17,1%	70	70
Total Sentido CR - PA	2961	100,0 %		

Tabla 25. Tiempos medios por tipo de despacho (minutos)

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO				
TIEMPOS MEDIOS EN AMBAS CABECERAS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS – SENTIDO PANAMA COSTA RICA				
SENTIDO PA - CR	VEHÍCULOS TOTALES PROMEDIO MES	%	TIEMPO MEDIO ESTIMADO CON	
			TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
Expo - Imp.	205	7,0%	465	305

<sup>18</sup> La distribución de medios de transporte /mes por tipo de despacho adoptada es la presentada en el capítulo anterior

TIEMPOS MEDIOS POR TIPO DE DESPACHO				
TIEMPOS MEDIOS EN AMBAS CABECERAS POR TIPO DE DESPACHO - EN MINUTOS – SENTIDO PANAMA COSTA RICA				
SENTIDO PA - CR	VEHÍCULOS TOTALES PROMEDIO MES	%	TIEMPO MEDIO ESTIMADO CON	
			TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
Expo - Imp. con canal rojo	85	2,9%	585	425
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	78	2,7%	625	465
Expo c/ Inter. sanitaria – Tránsito	20	0,7%	209	165
Tránsito - Imp. c/ Inter sanitaria	142	4,8%	475	315
Tránsito - Tránsito	682	23,2%	183	136
Vacíos hacia CR	1729	58,8%	60	60
Total	2941	100,0%		

Los tiempos obtenidos con el procedimiento descrito, resultan razonablemente consistentes con los obtenidos en octubre de 2011 en el marco del estudio “Informe de medición de tiempos y movimientos en Puesto Fronterizo de Paso Canoas”- Proyecto Apoyo a la Facilitación - Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica RG-T1645.

3.1.4 Tiempos Totales en Ambas Cabeceras

Finalmente, aplicando la distribución por tipo de despacho y los tiempos medios estimados para cada una de ellos, se obtiene el cálculo de tiempo total para el promedio mes por tipo de despacho. El mismo se presenta en la tabla siguiente por sentido de marcha y expresado en horas/mes

Tabla 26. Tiempos totales por tipo de despacho CR

FLUJOS SENTIDO CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO EN AMBAS CABECERAS		
FLUJOS CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO - MES PROMEDIO EN HORAS - MES PROMEDIO EN HORAS-		
SENTIDO CR - PA	TIEMPO TOTAL INCURRIDO EN HORAS - MES PROMEDIO CALCULADO CON	
	TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
EXPO - IMP.	663,4	523,7
EXPO - IMP. CON CANAL ROJO	343,9	293,3
EXPO - IMP. C/ INTER SANITARIA EN AMBAS CABECERAS	467,4	404,0
EXPO - TRÁNSITO	5210,9	4113,9

FLUJOS SENTIDO CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO EN AMBAS CABECERAS FLUJOS CR - PA: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO - MES PROMEDIO EN HORAS - MES PROMEDIO EN HORAS-		
SENTIDO CR - PA	TIEMPO TOTAL INCURRIDO EN HORAS - MES PROMEDIO CALCULADO CON	
	TOTAL DE CASOS	CASOS CON INGRESADOS Y SALIDOS EN EL MISMO DÍA
EXPO C/ INTER. SANITARIA - TRÁNSITO	1032,7	853,8
TRÁNSITO - TRÁNSITO	797,6	748,5
VACÍOS HACIA PA	591,5	591,5
TOTAL SENTIDO CR - PA	9107,3	7528,6

Tabla 27. Tiempos totales por tipo de despacho PA

FLUJOS PA - CR: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO FLUJOS PA - CR: TIEMPOS TOTALES POR TIPO DE DESPACHO - MES PROMEDIO EN HORAS MES PROMEDIO EN HORAS		
SENTIDO PA – CR	Tiempo total incurrido en horas - mes promedio	
	Total de casos	Casos con ingresados y salidos en el mismo día
Expo - Imp.	1588,8	1042,1
Expo - Imp. con canal rojo	828,8	602,1
Expo - Imp. c/ Inter sanitaria en ambas cabeceras	812,5	604,5
Expo c/ Inter. sanitaria – Tránsito	69,7	55,0
Tránsito - Imp. c/ Inter sanitaria	1124,2	745,5
Tránsito - Tránsito	2083,1	1540,8
Vacíos hacia CR	1729,3	1729,3
Total	8236,2	6319,2

3.2 PASAJEROS

3.2.1 Introducción

Para la estimación del tiempo medio que demanda el cumplimiento de los requisitos migratorios y aduaneros del vehículo o los bultos acompañados de los pasajeros no hay información primaria disponible que permita determinar su cuantía promedio.

Por ello, en la visita al Paso de Frontera se realizaron tareas de toma de tiempo a lo largo de tres días que comprendieron el total de horas en las que el Paso se encuentra habilitado.

El método fue seleccionar a un conjunto de pasajeros en cada vez y determinar el tiempo que le insumía cumplir con sus trámites migratorios incorporando cuando lo hubiere el tiempo de cola para acceder al control. La cantidad de pasajeros analizados fue de 953.

En materia de trámites aduanaros y de transporte (en Costa Rica) se realizó el acompañamiento de los conductores de los vehículos hasta tanto finalizaran el trámite (25 autos).

Finalmente se relevaron los datos del tiempo medio de revisión física de equipajes para 35 buses y 25 autos.

Si bien el número de casos analizados, pueden no tener suficiente significación estadística, los guarismos promedio por pasajero fueron luego contrastados con los “facilitadores” de los trámites (presentes en ambas cabeceras) quienes los confirmaron.

La organización física de los controles migratorios a los pasajeros es similar en ambas cabeceras del Paso. Se dispone de tres ventanillas de atención por sentido de marcha de los usuarios, una de las cuales está parcialmente dedicada al los conductores de vehículos de carga y de Buses.

También resulta similar el tratamiento dado por los controles fitosanitario y aduanero de los bultos acompañados de los pasajeros.

En ambas cabeceras no existe una descripción de los trámites – y su secuencia - que deben cumplir los pasajeros ni se encuentran disponibles las formas migratorias que deben completar<sup>19</sup>. Asimismo, se solicita a los migrantes acreditar – cuando corresponde - pasaje de retorno y solvencia económica demostrable con la exhibición de dinero y/o tarjeta de crédito.

Estas situaciones generan demoras adicionales en los trámites migratorios, demoras a las que se añaden las resultantes de que no en todo momento los lugares de control disponibles se encuentran operativos.

No obstante que el número de ventanillas de atención en cada cabecera no debería generar la existencia de colas, sucede que en la práctica, se alternan períodos de ausencia de migrantes, sucedidos por otros donde los pasajeros debido a su cuantía circunstancial – influyen la llegadas o partidas de buses y la presencia de usuarios en grupo que se desplazan en el Paso caminando luego de arribar en un bus local - o por la falta de personal en todas las ventanillas disponibles, deben afrontar tiempos de espera adicionales a los de los controles.

De esta forma, a pesar que la cantidad de ventanillas para trámites no resulte exigua, aún en temporada de baja demanda se verifican colas que afectan a la gran mayoría de los usuarios.

3.2.2 Tiempos Medios por Tipo de Usuario

Como resultado de las tareas de campo realizadas, se obtuvieron los siguientes tiempos medios de trámites y de espera o cola, que resultaron similares en ambas cabeceras, variando sólo por sentido el tiempo que demanda la inspección de los bultos acompañados.

<sup>19</sup> Esta situación afecta principalmente a los viajeros extranjeros que no hablan castellano.



Tabla 28. Tiempo medio por pasajeros según movilidad

TIEMPO MEDIO POR PASAJERO SEGÚN TIPO DE MOVILIDAD - EN MINUTOS-				
TRÁMITE	SENTIDO CR -PA		SENTIDO PA - CR	
	CABECERA CR	CABECERA PA	CABECERA PA	CABECERA CR
Migración	1,4	1,5	1,3	1,5
Aduana y Transporte auto	4,4	12,5	3,2	7,5
Aduana y transporte bus	4,0	4,0	4,0	4,0
Revisión física auto	n/a	4,0	n/a	3,5
Revisión Física bus y equipaje de pasajeros	n/a	15.0 <sup>20</sup>	n/a	13,0
Equipaje de peatones	1,0	1,0	1,0	1,0
Demora promedio por pasajero por cola en Temporada baja + desplazamiento <sup>21</sup>	8,5	10,7	7,9	13,1
Demora promedio por pasajero por cola en Temporada alta + desplazamiento <sup>22</sup>	12,8	16,1	11,9	19,7

Con los tiempos medios unitarios relevados se estimó el tiempo medio por pasajeros en cada cabecera, de acuerdo a la movilidad con la que se desplaza para las temporadas (baja y alta) identificadas. Los resultados se presentan en el cuadro que sigue.

Tabla 29. Tiempo medio unitario por usuario

TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR USUARIO SEGÚN MOVILIDAD Y TEMPORADA - EN MINUTOS-				
CONCEPTO	SENTIDO CR -PA		SENTIDO PA - CR	
	CABECERA CR	CABECERA PA	CABECERA PA	CABECERA CR
Temporada Baja				

<sup>20</sup> El retiro de los bultos del bus para su revisión es realizado por los conductores mientras los pasajeros realizan su trámite migratorio. Por tratarse de un tiempo que se solapa con los otros no se incluye. El tiempo consignado incluye la recolocación de los bultos en el Bus (3 a 4 minutos)

<sup>21</sup> Se adoptó el criterio de asignar a la temporada alta el 25% de los pasajeros totales. Los desplazamientos indican la movilidad de pasajeros y vehículos de un centro de control al otro

<sup>22</sup> La demora promedio en temporada alta fue estimada en un 50% de tiempo más que en temporada baja.

TIEMPOS MEDIOS UNITARIOS POR USUARIO SEGÚN MOVILIDAD Y TEMPORADA - EN MINUTOS-				
CONCEPTO	SENTIDO CR -PA		SENTIDO PA - CR	
	CABECERA CR	CABECERA PA	CABECERA PA	CABECERA CR
Pasajeros Auto	17,9	32,5	14,5	28,2
Pasajeros Bus	47,1	66,3	43,5	68,7
Pasajero Peatón	10,9	13,2	10,2	15,6
Temporada alta				
Pasajeros Auto	22,2	37,9	18,5	34,8
Pasajeros Bus	51,4	71,7	47,5	75,3
Pasajero Peatón	15,2	18,6	14,2	22,2

Finalmente, a fin de estimar el tiempo total insumido por año se agruparon los datos de demanda presentados en el capítulo anterior por sentido de marcha y se aplicaron sobre los mismos los tiempos medios estimados para cada tipo de trámite y usuario según su tipo de movilidad.

Los datos referidos a pasajeros y vehículos y los resultados obtenidos en materia de tiempos medios totales por tipo de usuario y cabecera se muestran en los cuadros que siguen:

Tabla 30. Pasajeros y vehículos por sentido (2011)

PASAJEROS Y VEHÍCULOS POR SENTIDO - 2011		
CONCEPTO	SENTIDO CR -PA	SENTIDO PA - CR
Total de autos	8264	7853
Total de buses	4.282	3.988
Total pasajeros 2011	212804	188232
Total viajeros caminando	62777	55528
Total pasajeros en auto	30131	21040
Total pasajeros en buses	119896	111664

La cantidad de pasajeros en buses y la particularidad de que cada uno de ellos no pueda abandonar el recinto hasta que el contingente haya concluido los trámites, al igual que lo que sucede con los integrantes de un automóvil, deriva en que más del 80% del tiempo total insumido se verifique para estos usuarios.

Con esta ponderación, el tiempo medio en ambas cabeceras, incluidos los desplazamientos por pasajero verificado en el Paso en 2011 se ubica en torno de los 81 minutos.

Si se adoptara el supuesto de inexistencia de colas, el tiempo promedio por pasajeros con prescindencia de la movilidad utilizada, se ubica en torno a los 59 minutos

Tabla 31. Tiempos totales/año

TIEMPOS TOTALES - AÑO POR TIPO DE USUARIO Y CABECERA - EN HORAS					
CONCEPTO	SENTIDO CR -PA		SENTIDO PA - CR		TOTAL AMBOS SENTIDOS Y CABECERAS
	CABECERA				
	CR	PA	PA	CR	
Pasajeros Auto	9.545	16.992	5.436	10.457	42.430
Pasajeros Bus	96.346	135.183	82.743	130.852	445.124
Pasajero Peatón	12.508	15.171	10.338	15.983	54.000
Total	118.399	167.346	98.517	157.292	541.554

## 4. MANUAL DE PROCESOS

### 4.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se incluyen los criterios considerados en la elaboración de la propuesta de organización física y funcional para los Centros de Control en la vinculación fronteriza Paso Canoas – Paso Canoas (Costa Rica – Panamá) y se presenta el manual de procesos propuestos para los controles definidos.<sup>23</sup>

En la elaboración de las propuestas se tuvieron en consideración una serie de premisas de carácter general y otras específicas según se trate de transporte de cargas o pasajeros, teniendo en cuenta la secuencia esperable en materia de integración binacional de los controles.

Asimismo, se han identificado una serie de condiciones de borde necesarias para garantizar la factibilidad técnica de las propuestas.

### 4.2 PREMISAS DE CARÁCTER GENERAL

El proyecto en su versión original, aprobada por los países a fines de 2012, contemplaba la integración binacional de los controles con el criterio de país de entrada país sede de los controles, mediante la implantación simultánea de sendos Centros de Control Integrados de Cargas y Pasajeros en cada cabecera.

No obstante, se producirá un desfase temporal en el desarrollo de las instalaciones, previéndose que Costa Rica inicie la construcción de su cabecera en 2013-2014 y que Panamá lo haga en 2017. De esta forma, una vez concluidas las instalaciones de CR y previa invitación a los funcionarios panameños, las tareas de control de los flujos de cargas y pasajeros con sentido PA – CR se llevarán a cabo en forma integrada, mientras que para los flujos de salida de CR operará sólo el control nacional.

En el lapso que media entre la habilitación de ambos CCI, los controles costarricenses de los flujos de cargas que egresan de su territorio se llevarán a cabo, mediante adecuaciones provisionales, en las instalaciones previstas para atender en forma integrada los flujos de entrada al país. Para pasajeros los controles se desenvolverán en la actual localización del control migratorio, ubicado sobre la carretera Panamericana, a la altura del actual patio de importaciones.

Por ende, para las operaciones de ENTRADA a Costa Rica, se implementará un esquema de integración de controles fronterizos bajo la modalidad de Centro de Control Integrado con especialización en cargas y pasajeros, con el criterio de país de entrada, país sede de los controles y organización funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”), mientras que para las operaciones de SALIDA de Costa Rica, los controles serán sólo nacionales. Una vez cumplidos éstos, se autorizará el traslado de cargas o pasajeros hacia Panamá, para que allí los usuarios completen los controles exigidos por dicho país.

Una vez implantada la cabecera panameña, operará la plena integración binacional de los controles de cargas y pasajeros con similar modalidad y alcance que la mencionada para los flujos que ingresan a Costa Rica

Los países han decidido localizar las instalaciones de control integrado fuera del ejido urbano de Paso Canoas y adyacentes a la ruta Panamericana.

Esta situación genera de hecho una conceptualización de Paso Canoas como una ciudad binacional, en cuyos límites operará la libre movilidad de personas y mercancías.

El tramo de carretera que medie entre los centros de control de Costa Rica y el límite fronterizo, también formará parte del paso de frontera a los efectos de su gestión y a los efectos normativos y jurídicos (por lo que en el trayecto pudiesen ocurrir sobre los medios de transporte, vehículos, pasajeros o mercancías mientras circulan entre ambos extremos).

La propuesta de organización física contempla los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios concernidos y no generar impactos negativos económicos, sociales y ambientales para las personas que residen en ellos.

La propuesta de mejora de eficiencia en el funcionamiento del paso de frontera aplica para todas las categorías de usuarios (cargas y pasajeros) y en materia de cargas para toda la gama de despachos para los cuales el paso se encuentra habilitado.

Todas las personas o medios de transporte con independencia de su estatus migratorio o aduanero que se desplacen por la ruta Panamericana hasta un punto interior localizado más allá del centro de control de entrada, deberá ingresar al mismo para satisfacer los control que les resulten aplicables.

La propuesta propende a garantizar la integridad del proceso de control para las cargas y desplazamientos de personas de carácter internacional y solventar los requerimientos de control aduanero y de seguridad para el caso de los ciudadanos nacionales o residentes que arriban al paso por motivo compras y si bien se movilizan a ambos bordes de la frontera, no egresan formalmente del país.

La permeabilidad de la frontera en el entorno de Paso Canoas, recomienda la instalación de puestos de control secundarios para evitar el desplazamiento indebido de vehículos de cargas o pasajeros que deben ingresar al centro de control.

Los centros de control podrán ser complementados por puestos de control en zona secundaria a una distancia prudente de la frontera, en lo que pudiese identificarse como un segundo cono de convergencia de la red vial.

Los centros de control deben tener previsto, en su infraestructura vial, la posibilidad de retorno al país de procedencia en caso de operar, sobre esos usuarios, causal de impedimento de salida o de restricción de entrada; según correspondiere.

Se ha contemplado la disponibilidad de servicios adecuados para los usuarios, de hábitat de trabajo para los funcionarios y la utilización de equipamiento de control no intrusivo, tecnologías inteligentes y sistemas que soporten y controlen la gestión y permitan su evaluación.

<sup>23</sup> La propuesta de mejora de eficiencia en el funcionamiento del paso de frontera aplica para todas las categorías de usuarios (cargas y pasajeros) y en materia de cargas para toda la gama de despachos para los cuales el paso se encuentra habilitado

La organización física y funcional de los centros de control apunta a evitar la existencia de tiempos evitables – distintos del tiempo necesario para los controles – generados por los usuarios y agentes privados y garantizar la ausencia de intrusiones de personas o actividades ajenas al proceso de control.

En materia de transporte de carga, se han considerados los mecanismos aplicados a la operativa y procesos en el paso de frontera, que el BID ha venido implementando en la Región y de los cuales se tienen importantes lecciones aprendidas y se han identificado buenas prácticas<sup>24</sup>:

- (i) el Programa Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM),
- (ii) el programa de Operador Económico Autorizado (OEA);
- (iii) la Ventanilla Única (VU) e interoperabilidad.

En lo que hace al movimiento de ingreso de personas se ha incorporado el proyecto de los países (Costa Rica y Panamá) – en etapa de idea - de implementar una TVF (Tarjeta Vecinal Fronteriza) para los residentes locales que en los inicios de los controles integrados en la cabecera CR del Paso se limitaría a una TVFN (Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional, con alcance a los habitantes y trabajadores habituales de Paso Canoas CR.

La implementación de la propuesta supone la redacción, consenso y aprobación de un Manual de Proceso de Control Fronterizo que regule los momentos, tiempos y modos de actuación de todas las instituciones involucradas, tanto de Costa Rica como del país vecino en los casos en que se da integración (sentido Panamá – Costa Rica), con potestades de control en frontera y que dicho manual de procesos se sustenten jurídicamente, en un Acuerdo Binacional Específico para el vínculo Paso Canoas que garantice soberanía territorial y autonomías administrativas institucionales y derechos de los usuarios.

**4.2.1 Transporte de Cargas**

El comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquella que mejor se adapte a sus necesidades. Así, el intercambio de productos entre dos firmas que cuenten con depósitos fiscales en sus plantas o en sus cercanías, podrá requerir de las facilidades del tránsito aduanero para realizar los despachos. En otros casos, sea por la no existencia cercana de recintos fiscales o por el mayor costo generalizado que la utilización de los mismos puede implicar, los agentes podrán optar por la formalización de los despachos en la frontera y la nacionalización de la mercadería en ese ámbito, o una combinación de estas alternativas con tránsitos aduaneros.

La intervención en los pasos de frontera debe contribuir a minimizar los costos generalizados atribuibles a la logística del comercio internacional y no sólo, aunque parezca un sinónimo, a que los tiempos (y costos) necesarios para atravesar una frontera sean los mínimos compatibles con el desarrollo de las tareas necesaria para el resguardo de la integridad fiscal y la seguridad de los países.

El tiempo de demora en la frontera se compone básicamente de tiempos de trámites (responsabilidad pública en materia de procesos, equipamiento y personal), tiempo de ocio o descanso (pautas operativas de los transportistas) y tiempos para completar los requisitos exigidos para el desplazamiento (grado de profesionalización de los agentes

<sup>24</sup> Operaciones del BID: RG-T1645 “Apoyo a la Facilitación Comercial: Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica y RG-T1325 “Facilitación del Comercio y Adopción de Estándares de Seguridad de la Cadena Logística”.

privados). A estos tiempos puede además agregarse el resultante de la inadecuada disponibilidad de infraestructura que exige desplazamientos innecesarios para el cumplimiento de los trámites.

La sumatoria de estos factores entrega el tiempo promedio que demanda el cruce de un paso de frontera terrestre, el que debido a la inexistencia de sistemas para el control de gestión, resulta en general englobado en un único valor que no diferencia los distintos aspectos que lo componen.

Por ello, en primer término, la propuesta de organización funcional y física para los centros de control de cargas implica que no debería haber dentro de ellos tiempos de ocio o descanso atribuibles a las pautas operativas de los transportistas, por lo que las instalaciones deberán contar con los servicios necesarios para ellos, pero no con servicios o comercios ajenos o adicionales a la atención de necesidades primarias, es decir no se prevén actividades comerciales en general que alienten la permanencia.

La segunda característica, es que se apunta a segregar claramente los tiempos necesarios para los trámites de aquellos necesarios para completar los requisitos previos, previendo el acceso a la zona primaria restringida para la realización de los trámites correspondientes, sólo de aquellos medios de transporte que arriben al paso con la totalidad de los requisitos de su declaración ya cumplidos.

Para ello, todas las agencias de control concernidas deben disponer de los sistemas para que los requisitos puedan cumplirse electrónicamente, a distancia y en forma anticipada a la llegada del medio de transporte.

A fin de verificar expeditivamente el grado de completitud del despacho, se ha diseñado una instancia tecnológica de control para capturar los datos de identificación del Medio de Transporte (MT)<sup>25</sup> y sus circunstancias de circulación, a la vez que de verificación de existencia o no de todos los requisitos electrónicos previos. Esta verificación no hace juicio sobre la verosimilitud ni veracidad de la información, sino sólo de su presencia virtual.

La existencia del control aludido permite dividir en forma automática los MT con declaraciones electrónicas completas, que accederán al Canal de Despacho Expedito (CDE) de los que accederán a la Zona de Estacionamiento Previa (ZEP) hasta completar los requisitos pendientes previo a su reingreso al CDE.

El CDE es una organización funcional y física que permite al transportista cumplir con los controles requeridos sin descender de la unidad.

Concluidas las actuaciones de las agencias de control, el SCG le indicará al conductor mediante un sistema de señalética inteligente hacia donde debe avanzar el MT, con el siguiente orden de prelación:

- Si alguna agencia lo derivó al control de escáner (en los casos donde existe escáner de contenedores o MT), se le indicará que avance hasta el mismo.
- Si alguna agencia lo derivó al control físico o documental, se le indicará el lugar del estacionamiento de la Zona Primaria donde debe estacionarse de acuerdo al tipo de mercadería que transporte.
- Si alguna agencia lo derivó a la ZEP, se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta información.

<sup>25</sup> Adquisición de patente, peso del vehículo, identificación del marchamo electrónico si correspondiere, fotografía de la cabina, etc.

- Si no fue derivado por ninguna agencia a un sector específico, continuará hacia el sector de Control de cabina y compartimentos.

Un principio rector de la propuesta es el de “acto único” interpretado como única detención e intervención concurrente de todas las instituciones sobre la mercancía en una sola oportunidad, no repetible.

El CDE se presenta como un encadenamiento geométrico y lógico. En las ENTRADAS a Costa Rica representa al menos siete intervenciones (tres de ellas binacionales) sobre los MT. En las SALIDAS representa al menos tres intervenciones (no hay integración con el país vecino) y se completa con la presencia previa de funcionarios del área de seguridad del país sede.

La secuencia de intervenciones es fija y los procedimientos internos de actuación son los propios de cada institución (principio de autonomía administrativa).

Las intervenciones en las casetas de control del CDE se ajustan a los procesos desarrollados y entregan tiempos estandarizados de actuación, cual una línea de producción dimensionada a la necesidad del MT con mínima actuación intrínseca: vacíos, transito-tránsito, verde-verde.

El resto de los despachos cumplirá en el CDE los mismos trámites e insumirá el mismo tiempo que aquellos pero, para egresar del centro de control deberá completar luego la revisión – física o documental - que le haya correspondido por aplicación del selectivo de riesgo de cualquiera de las agencias de control o de la agencia de seguridad.

La ZEP es un recinto aduanero contiguo a la zona primaria restringida e integrante del centro de control donde el MT deberá permanecer hasta completar los requisitos del despacho y donde se dispondrá de los servicios básicos para el transportista y para el desenvolvimiento de la tarea de los agentes privados.

El acceso a esta zona sólo es posible habiendo pasado previamente por el control tecnológico de los MT.

Se incorpora el concepto de EPIP (Estacionamiento Previo Ingreso Panamá) que estará ubicado provisionalmente en el CCI-CR, en un lugar contiguo a la ZEP. El EPIP consiste en un estacionamiento previo al ingreso a Panamá, dónde estacionarán todos los MT que hayan finalizado los trámites de salida de Costa Rica y no puedan ingresar a Panamá por problemas de disponibilidad de la infraestructura en dicho país. En tal sentido, Panamá debe implementar el mecanismo de información para saber cuando los MT estarán en condiciones de abandonar la EPIP para iniciar los trámites correspondientes ante los funcionarios de las instituciones de control panameñas.

Este estacionamiento previo, donde los MT despachados de CR deberán esperar hasta tanto hayan cumplido con todos los requisitos exigidos por Panamá, se transforma en la práctica, en lo que luego será la ZEP de la cabecera Panameña. Se busca de esta forma suplir, hasta tanto se finalicen las obras en la cabecera panameña, las limitaciones existentes, evitando el parqueo de los MT despachados de CR a la vera de la Ruta Panamericana y logrando una mayor integridad en el control de los despachos de exportación y tránsitos con sentido CR – PA.

Dentro del centro de control los tiempos de trámite, en tanto forman parte del Proceso de Control, no son onerosos, mientras que los que demande el cumplimiento de requisitos previos, en tanto pudieron hacerse a distancia y en forma anticipada, sí lo serán.

La existencia del CDE permite evitar la dicotomía que a menudo se plantea entre pasos de frontera con especialización única en tránsitos y pasos de frontera donde resulte posible – por características de la infraestructura y equipamiento – formalizar exportaciones e importaciones, en tanto cual de las tipologías es la más conveniente para lograr una mayor eficiencia en el comercio internacional carretero<sup>26</sup>.

Al estandarizar los procesos y los tiempos medios que insumen los controles (y equiparar el que insumen los distintos tipos de despacho mediante procesos + infraestructura + tecnología) queda en decisión del exportador o importador de la mercadería determinar cuál es el tipo de despacho que mayores beneficios le genera en función de la localización de la producción o destino final y del sistema, estructura y eficiencia de las zonas aduaneras primarias interiores disponible.

La propuesta presenta otros dos elementos que resultan sustantivos para el logro de un desempeño más eficiente y de una mayor integridad de los procesos de control: Las Estaciones de Gestión (EG) y el Sistema de Control de Gestión (SGC).

Las EG son las instancias tecnológicas donde se capturan los datos que identifican al MT y sus circunstancias de viaje, brindando a los sistemas informáticos institucionales la comprobación de si todas las transacciones virtuales que se registran en los mismos se corresponden o no con los MT y mercancías que están circulando.

El SCG, es el medio para asociar los resultados u observaciones de las EG y realizar la comparación lógica con los datos electrónicos registrados en los sistemas informáticos institucionales. Asimismo, este sistema permite una evaluación de desempeño permanente del funcionamiento del paso de frontera informando los tiempos incurridos en cada una de las instancias de control y valida la salida del MT verificando en forma automática el cumplimiento de todos controles necesarios para el despacho de que se trate.

Con las condiciones de borde que se plantean más adelante, se pretende que los CDE transformen y potencien el uso de la plataforma TIM, extendiendo su utilización a todas las operaciones aduaneras distintas del tránsito internacional e incorporando a ello el control de circulación de medios vacíos, de forma tal que la DUT reemplace al manifiesto.

En orden de detalle y para el caso particular de Paso Canoas, la propuesta contempla un tratamiento diferenciado para los vehículos de carga locales que deban ingresar al centro de control. El control en este caso<sup>27</sup>, más asociado a cuestiones de seguridad, estará a cargo solamente de funcionarios del país sede.

Prevé, además, las instalaciones necesarias para la realización de controles de cabina y compartimentos de camiones para el 100% de los MT e incorpora la posibilidad de utilizar tecnología de control no intrusiva (escáner de rayos X o de rayo Gamma).

---

<sup>26</sup> Intuitivamente tendemos a identificar como más eficiente un paso de frontera de “tránsito”, toda vez que se estima que el tránsito es el despacho que entregaría el menor tiempo medio de control en la frontera y por ende mayor competitividad a las producciones nacionales. No obstante la frontera es el único ámbito donde puede materializarse la integración física y operativa de los controles sobre las cargas y los vehículos del comercio internacional y es, por ende, el único lugar donde cabe la posibilidad de que los controles se deban realizar una sola vez, configurando un acto único. Cualquier otra alternativa implicaría una mayor cantidad de intervenciones; en el extremo, el “tránsito” aduanero

<sup>27</sup> requerirá de tres intervenciones (aduanas en origen, aduana en destino y control integrado en la frontera realizado al despacho en tránsito).

La organización física contempla entre otras, la existencia de dársenas de control físico especializadas, estacionamientos diferenciados para vehículos que deban conservar la cadena de frío y para carga peligrosa, bodegas para decomiso e incinerador, espacio para tratamientos cuarentenarios, áreas de oficinas y servicios.

En materia de personal, la propuesta podría requerir un incremento de las dotaciones actuales, aunque tal posibilidad deberá ser corroborada una vez concluido el dimensionamiento de las instalaciones. No obstante, su mayor impacto consistirá en reducir las intervenciones sistémicas sin valor agregado requiriendo que el funcionario sea un controlador.

#### **4.2.2 Transporte de Pasajeros**

Como se señalara, todos los pasajeros y vehículos que se desplacen por la Ruta Panamericana hacia un punto interior de Costa Rica ubicado luego del Centro de Control Nacional - Costa Rica (CCN-CR) deberán ingresar al mismo hayan o no salido formalmente del país. En el sentido contrario quedará a la libre decisión del interesado, pero de todas maneras se realizarán controles para que los trámites se realicen como corresponde.

El control de los pasajeros nacionales o residentes que no hubiesen registrado paso migratorio apunta a lograr una mayor integridad del control, para este segmento, en materia aduanera y de seguridad.

Se adopta la modalidad de descenso de los pasajeros de los vehículos; previo parqueo de los mismos, para dirigirse luego a las oficinas de control técnico acompañados de la totalidad de su equipaje y/o bultos acompañados.

Al descender los ocupantes, el vehículo será revisado por personal de las agencias de control para verificar que se haya bajado del mismo la totalidad del equipaje y controlar su interior.

Las instalaciones de pasajeros reconocerán tres áreas diferenciadas según el tipo de usuario. La primera, dirigida a los pasajeros migrantes. Las dos restantes serán destinadas al control de pasajeros no migrantes (turistas nacionales y vecinales fronterizos) y lo harán bajo la modalidad de control nacional únicamente, previendo facilidades para los flujos vecinales a fin de que su paso implique mínimas demoras.

El edificio de control de pasajeros contempla la provisión de servicios para los usuarios e incorpora equipamiento de revisión no intrusivo para bultos acompañados y vehículos.

Al igual que en el caso de cargas, serán de aplicación para pasajeros, en lo que corresponde las EG y el SCG.

Los aspectos constitutivos sucintamente presentados, conforman lo que llamaríamos “Sistema Paso de Frontera” que comprende los centros de control y las EG, incluyendo vías de acceso a los primeros y de circulación entre ellos y desde las EG hacia ellos y viceversa.

#### **4.2.3 Condiciones de Borde**

- Automaticidad en el trámite de importación temporal del vehículo a partir de la DUT, en forma similar a como hoy se realiza en el sistema TICA.

- Implementación de una póliza de seguro con validez regional que evite la necesidad de adquisición en el paso. Posible validación de la vigencia de la póliza a través de la Base SIECA de transportistas.
- Incorporar el pago previo de toda tasa de servicio o cargo a crearse en el futuro, como condición de borde para su aprobación.
- El pago de la declaración aduanera debe ser electrónico y debe estar realizado previo al momento de despacho de la mercadería.
- Los certificados y notas técnicas de los diferentes organismos intervinientes deben tramitarse electrónicamente a través de una Ventanilla Única o a través de los sistemas de aduana que interactúen con estos organismos, incluido el cobro. Debe tenderse a disminuir el requerimiento de escanear documentos, reemplazando estos por documentos electrónicos,
- Evaluar la utilización de precintos de radiofrecuencia para cualquier MT que cruce fronteras con Cargas, sin importar el régimen.
- Para el cobro de tasas o tarifas originadas en un proceso desarrollado en el centro de control (análisis, de venta de marchamos, de custodia de acompañamiento u otros), se generará un débito en la cuenta corriente del declarante o responsable o un cargo a cancelarse en las cuarenta y ocho horas siguientes. En caso de incumplimiento se lo inhabilitará automáticamente para nuevas gestiones. El diferimiento del pago no obstaculizará la salida del MT.
- Implementar un sistema de cobro a través de la VUCE o sistema aduanero de todas las tasas que graven los despachos, sean estos en régimen definitivo o suspensivo.
- A la fecha de implementación del proyecto, los países han desarrollado la VUCE e incorporado a la misma a todas las agencias con injerencia en el comercio internacional.
- Las aduanas nacionales adoptan medidas proactivas para mejorar la profesionalización de los agentes (OEA, inclusión de los operadores problemáticos en arribar al paso de frontera con los trámites incumplidos dentro de los criterios de selectividad y aplicación de tarifas crecientes en la ZEP).
- Estricto cumplimiento de la restricción de estacionamiento sobre la ruta, mediante una policía de tránsito clara y contundente, que no sólo redunde en multas pecuniarias para los infractores sino también en la retención preventiva de la unidad.
- Establecimiento por parte de los municipios de la red de transporte pesado en el ejido urbano y extensión de la imposibilidad de estacionar medios de transporte en la vía pública.
- Analizar la posibilidad de implementar una tarjeta para los conductores de vehículos de transporte de cargas y pasajeros que sirva como sucedáneo de los documentos personales para realizar las tareas de migración pero que no reemplace la portación de los mismos,
- Anticipación de la lista de pasajeros de medios masivos de transporte por vía electrónica.
- Eliminar la intervención de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) de Panamá y el cobro de la tasa que se aplica a los vehículos panameños o en su defecto que dicha tasa en el caso de cargas sea incorporada como una Regla Técnica en el proceso de declaración aduanera que corresponda.
- Eliminar el cobro del tributo municipal que se aplica en la cabecera panameña a los migrantes o en su defecto incorporarlo en cabeza de las empresas de transporte de pasajeros en medios masivos un monto que resulte equivalente a lo que en la actualidad se recauda.

- Que los ciudadanos de CR y PA puedan realizar el trámite migratorio con el documento de identificación nacional de cada país evitando las formalidades y costos de emisión, conservación y control de pasaportes.
- Existencia de un Pase o Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN) en Paso Canoas CR; que una vez implantada la cabecera panameña del paso e integrado en los controles se extenderá a ambos Municipio; que incluya pasajeros y vehículos, con el alcance que Costa Rica y luego ambos países estimen. En principio debería por lo menos abarcar a todos los residentes de Paso Canoas (CR) y los trabajadores que cumplen tareas en la ciudad.

Condiciones a nivel del TIM

- Realizar los cambios necesarios a la DUT, siguiendo formatos internacionales, para que pueda reemplazar a los Manifiestos
- Establecer la DUT de vacíos.
- Que la DUT admita todos los dígitos del nomenclador arancelario necesarios según requerimientos de las operaciones aduaneras de los países.
- Que la DUT incorpore todos los códigos de ubicación de los recintos aduaneros de cada país para evitar cambios en la DUT o cierres de DUT y confección de nueva declaración aduanera por falta de códigos.
- Que la DUT permita mantener una relación unívoca entre la cantidad declarada y los bultos reales. Permitir DUT de consolidados
- Incorporar a la DUT los datos migratorios del conductor.

4.3 MANUAL DE PROCESOS

En lo siguiente se presentan un detalle de los procesos propuestos para la operación del Centro de Control Nacional Costa Rica integrado (para el sentido Panamá-Costa Rica) y no integrado (para el sentido Costa Rica-Panamá) en la vinculación fronteriza de Paso Canoas, entre Costa Rica y Panamá.

Dichos procesos, aplicables por todos los organismos que intervienen en el proceso de control, se encuentran integrados con el Sistema de Control de Gestión del centro de control (SCGCC), cuyos aspectos operativos y tecnológicos se encuentran desarrollados en el capítulo 5

La propuesta contempla la utilización de escáner para el equipaje de los pasajeros. La intensidad de su uso dependerá de los criterios de riesgo definidos por los diferentes países a través de organismos de control delegados y del tipo de tecnología a utilizar.<sup>28</sup>

Para los buses locales no se ha definido un procedimiento específico ya que su operatoria se asimila a los vehículos ligeros locales, salvo cuando debido a su tamaño, resulte adecuado que utilicen los estacionamientos destinados a buses internacionales.

En primer lugar se desarrolla el Proceso de Cargas y luego el de Pasajeros, el cual está subdividido en tres procesos específicos: Vehículos Particulares, Buses Internacionales y Peatones.

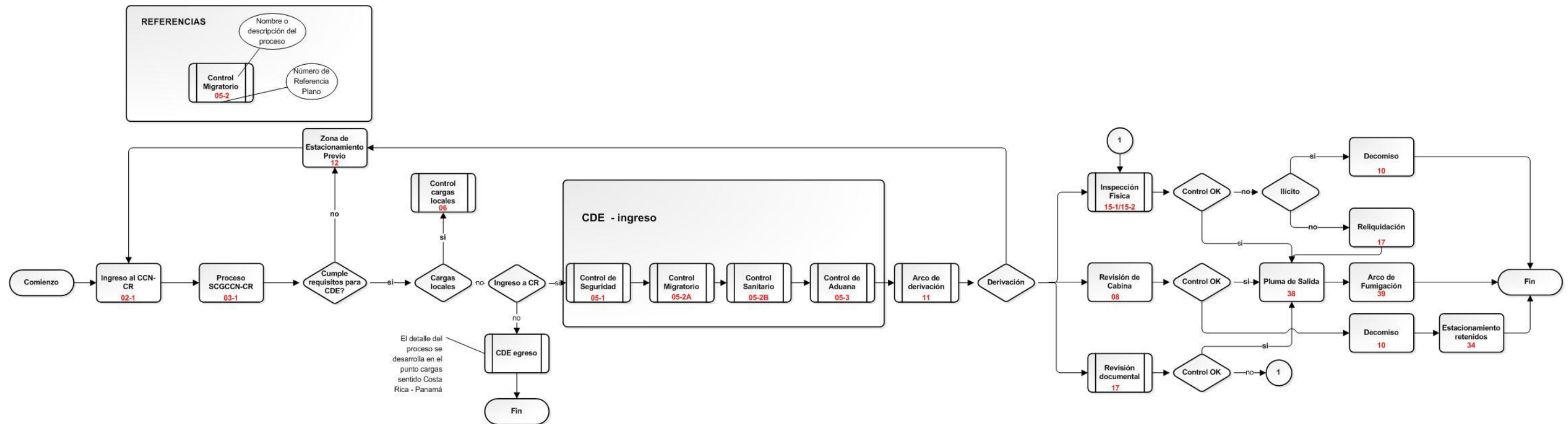
Finalmente cabe recordar que la satisfacción de las condiciones de borde antes detalladas resultan una condición necesaria para la viabilidad de los procesos propuestos y para obtener del proyecto el máximo de sus beneficios potenciales.

Los dos primeros números en rojo incluidos en los cuadros de los diagramas indican la referencia física en el plano y/o diagramas del CCN-CR de forma tal de facilitar una mejor comprensión del proceso.

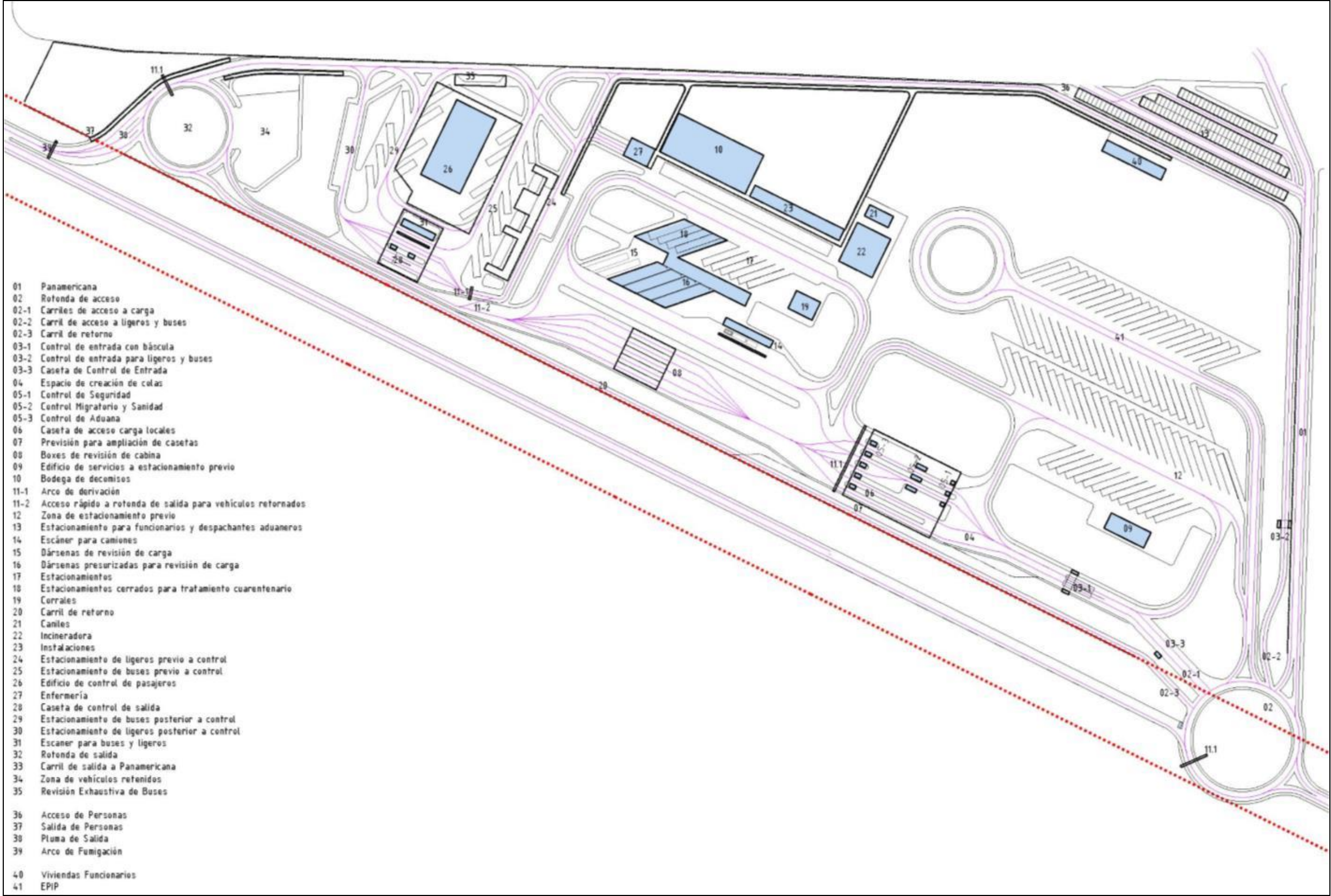
<sup>28</sup> Ver capítulo 5 acápite 5.6.1.

#### 4.3.1 Proceso de Cargas – Sentido Panamá – Costa Rica

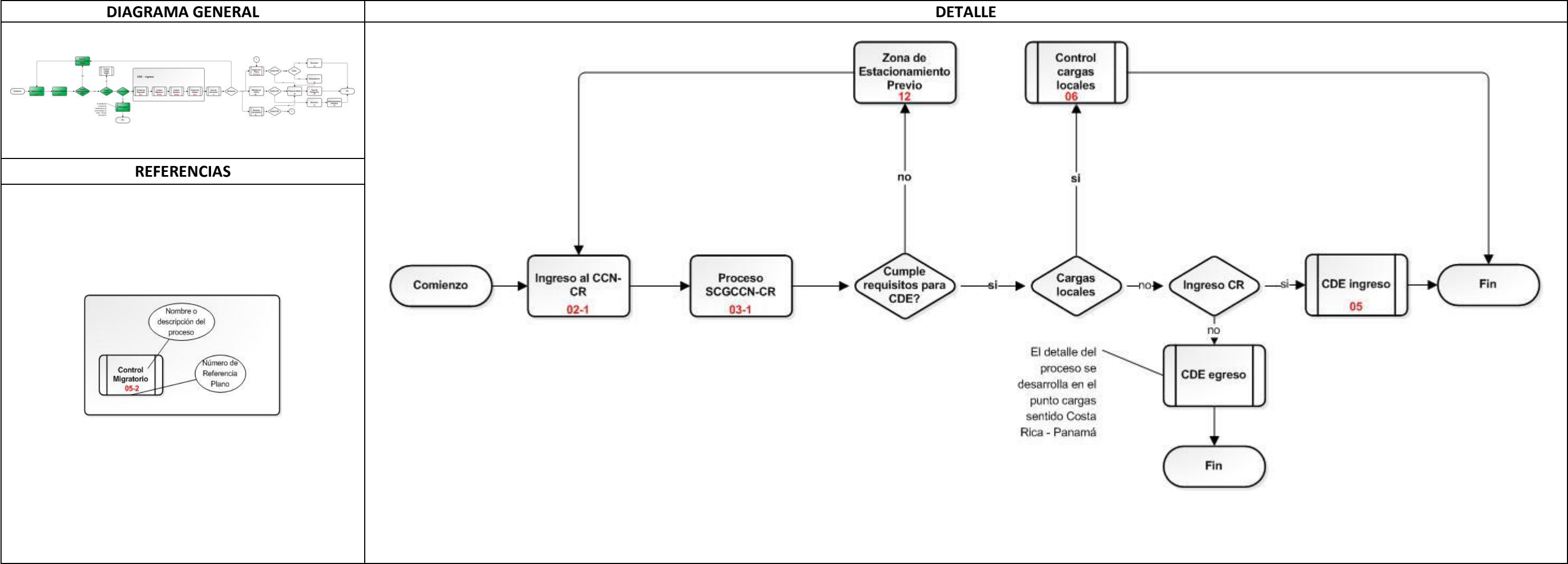
**DIAGRAMA GENERAL PROCESOS CARGAS  
PASO CANOAS: SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA**







INGRESO AL CCN-CR Y CLASIFICACIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE (MT)

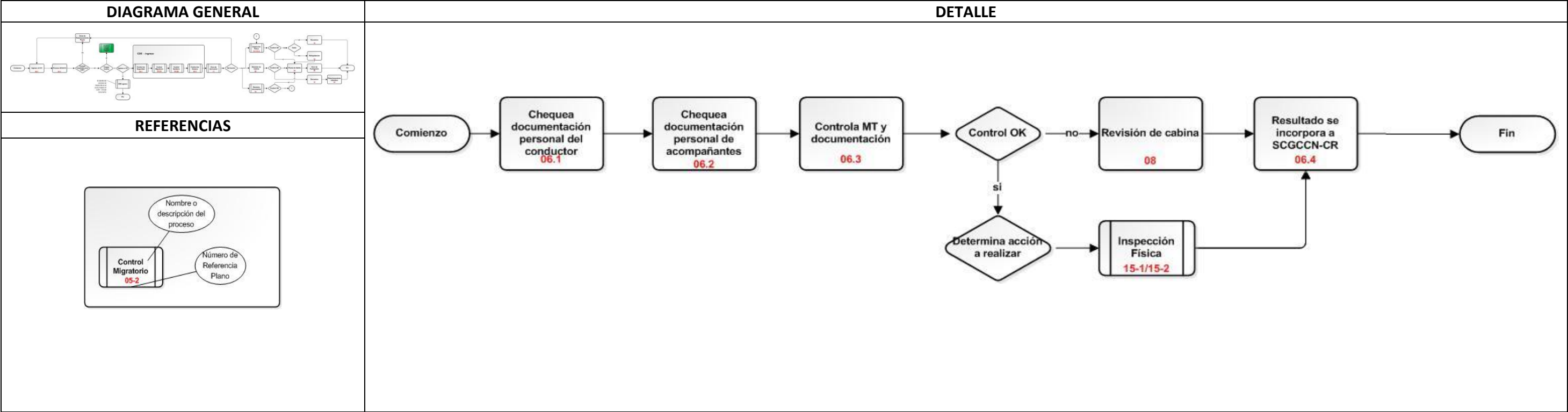


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
INGRESO A CCN-CR	02 – 1 y 03 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista ingresa desde la Panamericana donde la Estación de Gestión (EG) ubicada en el carril de ingreso a Costa Rica desde Panamá o la Estación de Gestión ubicada sobre la Panamericana sobre el carril en sentido Costa Rica – Panamá, ambas conectadas al Sistema de Control y Gestión del Paso (SCGP), han capturado automáticamente las placas las que se registrarán en el Sistema de Gestión del CCN-CR (SCGCCN-CR).</li><li>El MT ingresa al CCN-CR por la rotonda de acceso (02-1), se dirige al control de entrada y se detiene para que el SCGCCN-CR (03-1) realice la captura de las placas, registre la fecha y hora de arribo, el peso, la tipología, el número del contenedor cuando corresponda, el número de marchamo de radiofrecuencia cuando corresponda y fotos del MT y de la cabina.</li></ul>
CLASIFICACIÓN DEL MT	03 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>En base a la información del SCGCCN-CR (compara lo registrado al ingreso del CCN-CR con lo registrado en el SCGP producto de la lectura de la Estación de Gestión ubicada al ingreso desde Panamá) derivará los MT al los andenes correspondientes.</li><li>Si el MT (no atravesó la frontera) proviene desde el interior de Costa Rica y tiene un trámite iniciado de exportación o tránsito en TICA se habilitará para que avance hacia el Canal de Despacho Expedito (CDE) de egreso. VER DETALLE DEL PROCESO DE CONTROL DE EGRESO EN EL PUNTO <b>PROCESO DE CARGAS COSTA RICA - PANAMÁ</b>.</li><li>Si el MT (no atravesó la frontera) proviene desde el interior de Costa Rica y no tiene iniciado trámites en el sistema TICA de exportación o tránsito se le habilitará la posibilidad de dirigirse a la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) para quedar estacionado hasta que se perfeccione el trámite en el sistema TICA o bien a las casetas de control de cargas locales (06) para su control como</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<p>vehículo local.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si el MT es transfronterizo (atravesó el límite fronterizo), proviene desde Panamá, se verificará con los sistemas de todas las agencias de control intervinientes que tenga presentados todos los documentos necesarios para poder realizar los trámites en ambos países.<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si cumple con los requisitos anteriores, se deriva el MT a uno de los Canales de Despacho Expedito de ingreso (CDE) donde se encuentra en primer orden la caseta de control de seguridad <b>(05-1)</b>.</li><li>◦ Si no cumple con alguno de los requisitos anteriores, se deriva al MT a la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) <b>(12)</b> donde permanecerá para retornar al circuito de ingreso al CCN-CR una vez solucionada la irregularidad.</li></ul></li></ul>

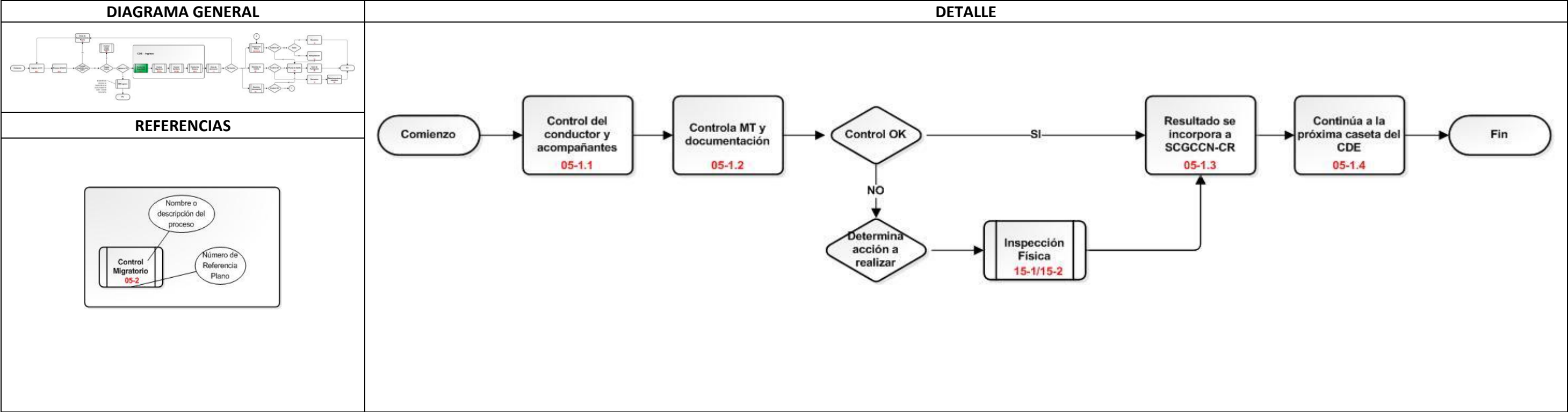


CARGAS LOCALES



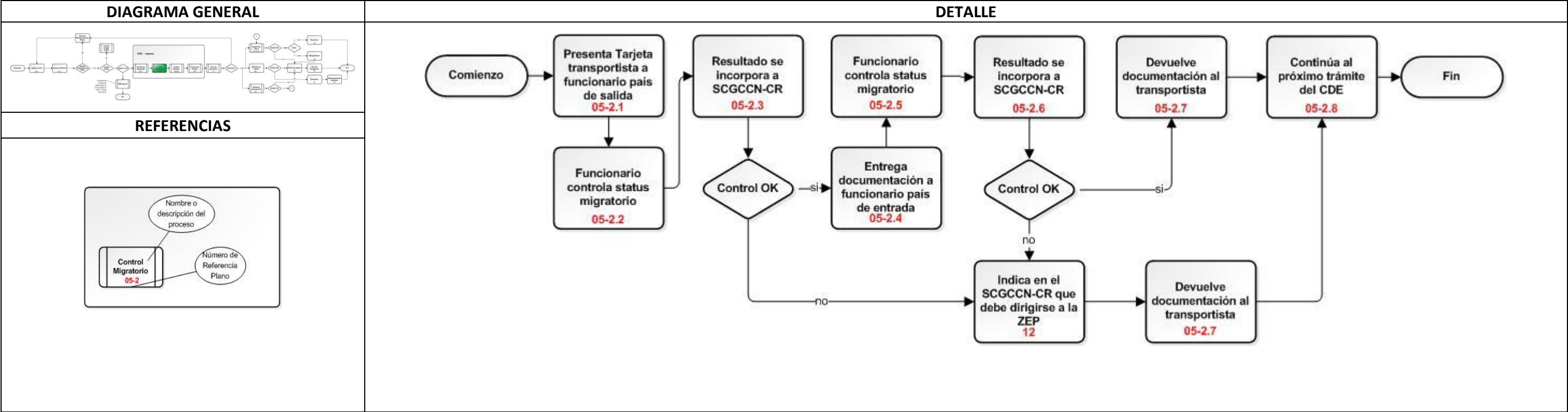
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CARGAS LOCALES	6	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de control chequea el documento de identificación personal del conductor (06.1).</li><li>Realiza este trámite para los posibles acompañantes (06.2).</li><li>El funcionario verifica que el MT no presente irregularidades, verificando la mercancía con la documentación que la respalda (06.3).</li><li>El funcionario podrá determinar:<ul style="list-style-type: none"><li>Revisión física del MT para lo cual indicará el traslado del mismo a las dársenas de revisión de carga (15-1/15-2). Se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15.</li><li>Continuar hacia los boxes de revisión de cabina (08).</li></ul></li><li>El resultado de lo actuado se registrará en el SCGCCN-CR (06.4).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor dirige el MT hacia la caseta de acceso de cargas locales (06).</li><li>El conductor entrega al funcionario su tarjeta de Transito Vecinal Fronterizo Nacional – Costa Rica (TVFN-CR) o en su defecto entrega su documento de identificación personal (06.1) y de los posibles acompañantes (06.2).</li><li>Una vez finalizado el control en conductor dirige el MT hacia alguno de los lugares indicados por el SCGCCN-CR.</li></ul>

CDE - CONTROL DE SEGURIDAD



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DE SEGURIDAD	05 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de seguridad realiza el control al conductor (05-1.1) y el MT (05-1.2).</li><li>Como resultado de esta actuación se determinará qué:<ul style="list-style-type: none"><li>El MT se dirija a la Zona Primaria, una vez finalizado el pasaje por el CDE, para realizarle una revisión física (15-1/15-2).</li><li>El MT no será objeto de revisión física.</li></ul></li><li>Esta instancia se registrará en el SCGCCN-CR (05-1.3). En caso que se determine el envío a la Zona primaria se indicará el motivo.</li><li>El MT continuará por el CDE hasta la próxima caseta de migración y sanidad (05-1.4).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor avanza con el MT por el CDE hasta la caseta de seguridad donde el vehículo y el conductor serán sometidos al control de seguridad por parte de las autoridades.</li></ul>

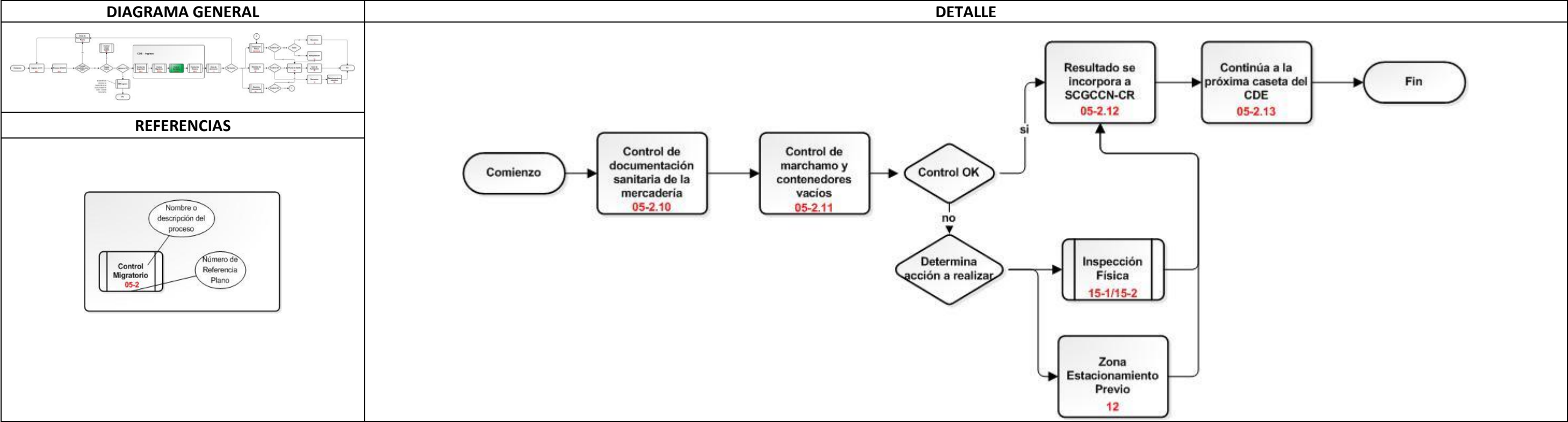
CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	05 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA recibe la Tarjeta de Transportista o los documentos personales del mismo (05-2.1) y si fuera el caso, la documentación de todos los acompañantes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista conduce el MT hacia la caseta de Migración y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA a quien le presenta la Tarjeta de Transportista o su documentación personal (05-2.1).</li><li>Si el conductor viaja acompañado deberá presentar la documentación de todos sus acompañantes para realizar el correspondiente trámite migratorio (05-2.1).</li></ul>
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	05 - 2	<p><b>PAÍS DE SALIDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA lee la Tarjeta de Transportista o su documento en el SCGCCN-CR con lo cual se enviará el resultado de la lectura a los sistemas de migración de ambos países.</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (05-2.2).</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso, ingresando el resultado al SCGCCN-CR (05-2.3).</li><li>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario deberá cobrarle la multa correspondiente con lo cual indicará al SCGCCN-CR que el MT debe dirigirse a la Zona de Estacionamiento Previo (12) a fin de abonar la multa en la oficina correspondiente.</li><li>En caso de no existir inconvenientes entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado (05-2.4).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente.</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado.</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio <b>(05-2.5)</b>.</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso.</li><li>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada.</li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR <b>(05-2.3)</b>.</li><li>Para los acompañantes se realiza el trámite migratorio descrito en la “Propuesta de Procesos de Personas CCN-CR”, según el caso.</li></ul>	
<b>MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA</b>	<b>05 - 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales.</li><li>Si el interesado tiene algún impedimento.</li><li>Si la información de la Tarjeta de Transportista está vencida.</li><li>Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio.</li><li>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda.</li><li>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente.</li></ul></li><li>Indicará al SCGCCN-CR que el MT debe dirigirse a la ZEP <b>(12)</b>.</li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR <b>(05-2.3)</b>.</li></ul>	
<b>MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA – ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS</b>	<b>05 - 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso del conductor y de los acompañantes si fuera el caso.</li><li>Devuelve al chofer la documentación entregada <b>(05-2.7)</b>.</li><li>En caso de haber acompañantes, devuelve la documentación de los mismos debidamente intervenida <b>(05-2.7)</b>.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Recibe la documentación por parte del funcionario de Migración.</li><li>En el caso de los acompañantes, recibe la documentación entregada, debidamente autorizada.</li><li>El chofer se dirige al funcionario de sanidad en la misma caseta a realizar el trámite correspondiente, en caso que la mercancía transportada así lo requiera, sino avanza hasta la Caseta de control de Aduana <b>(05-2.8)</b>.</li></ul>

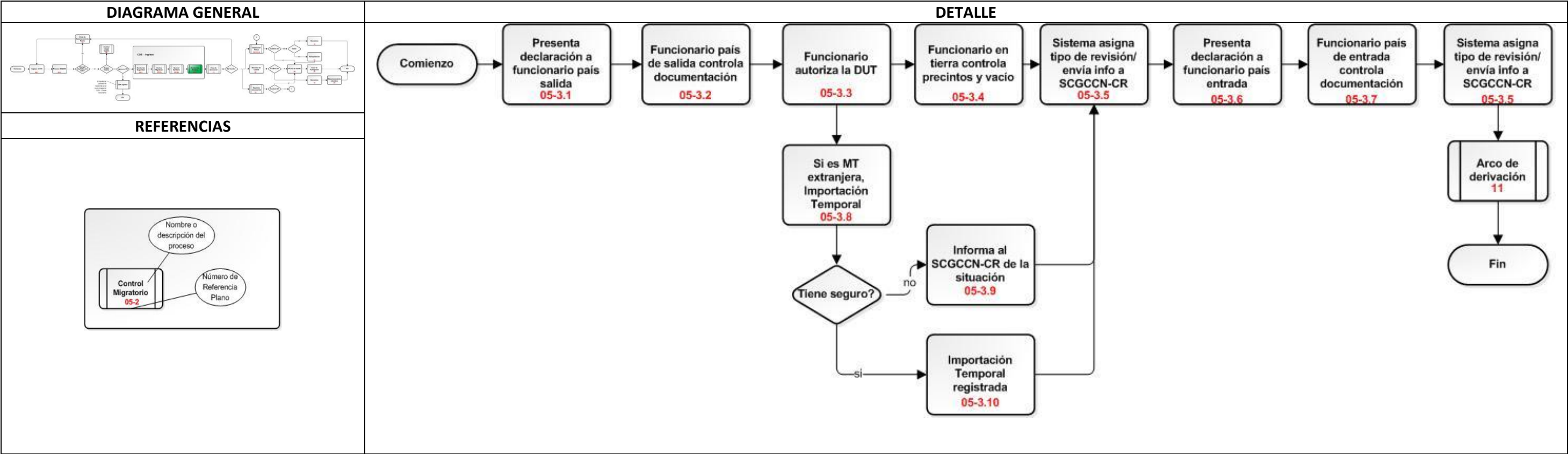
CONTROL SANITARIO



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL SANIDAD: ANALIZA DOCUMENTACIÓN	05 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>Dependiendo del tipo de mercancía el control de la documentación (05-2.10) de la misma la realizarán los funcionarios de ambos países o solamente del país de entrada.</li><li>El personal de tierra inspecciona los marchamos (sanitarios y aduaneros) y en el caso de VACÍOS revisa los mismos para verificar que efectivamente se encuentren en esa condición (05-2.11).</li><li>El resultado de la revisión documental podrá determinar qué:<ul style="list-style-type: none"><li>Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la Zona de Revisión Despacho (ZRD) (15-1/15-2).</li><li>Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>La documentación está en regla y no corresponde ninguna de las opciones anteriores.</li></ul></li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR (05-2.12).</li><li>En caso que se determine el envío a la ZEP, o a la ZRD se indicará el motivo.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>En los casos que corresponda a mercancía sujeta a revisión fito o zoo sanitaria, entrega la documentación sanitaria a los funcionarios de los organismos de control de ambos países, o del país de entrada según el caso (05-2.10).</li><li>El transportista conducirá el MT por el CDE hasta la próxima caseta (05-2.13).</li></ul>



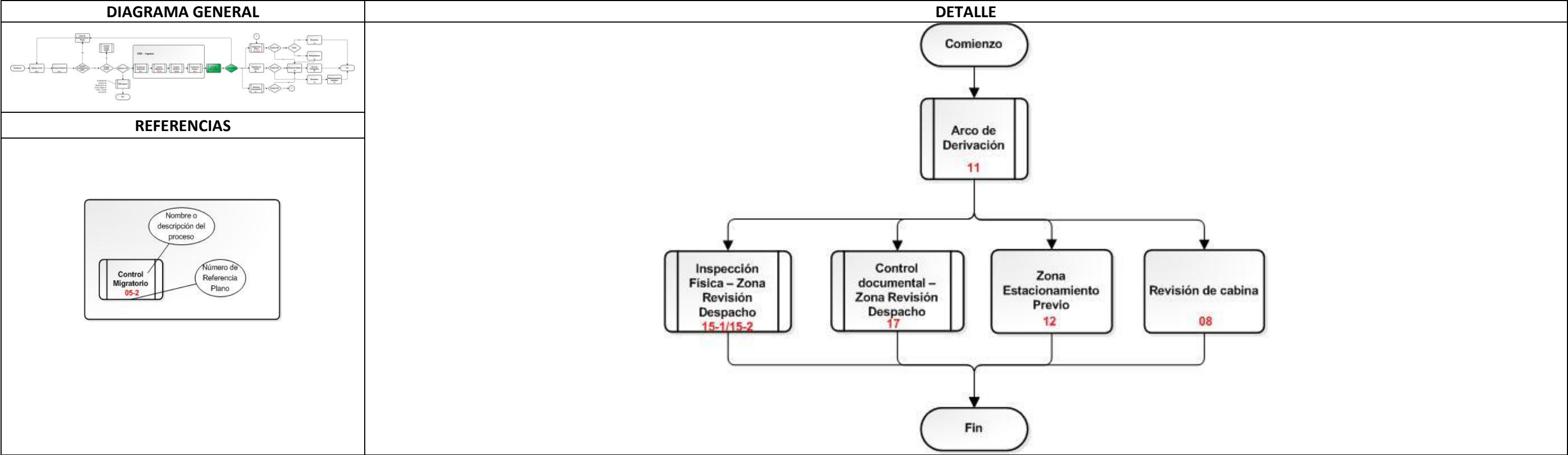
CONTROL DE ADUANAS E IMPORTACIÓN TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DE ADUANA	05 - 3	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de la aduana de SALIDA recibe la documentación de la declaración aduanera del país de salida y realiza una revisión somera de la misma (05-3.2).</li><li>El funcionario de aduana autoriza la DUT (05-3.3) con lo cual se da el cierre en la aduana de salida y la declaración aduanera queda habilitada para la asignación de tipo de revisión.</li><li>El personal de tierra controla precintos de corresponder y los MT que vienen declarados como VACÍOS para comprobar que efectivamente estén en esa condición (05-3.4).</li><li>El sistema de la aduana de SALIDA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo, cuando corresponda y envía la información al SCGCCN-CR (05-3.5).</li><li>Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.</li><li>El funcionario de la aduana de ENTRADA recibe la documentación de la declaración aduanera del país de entrada y realiza una revisión somera de la misma (05-3.7).</li><li>El sistema de la aduana de ENTRADA procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo.</li><li>Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.</li><li>Como resultado de las actuaciones de los funcionarios y los criterios de riesgo de los sistemas de aduana de ambos países, se podrá determina que:<ul style="list-style-type: none"><li>Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la ZRD (15-1/15-2).</li><li>Se realice un control documental por lo cual el MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD (15-1/15-2).</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista se dirige por el CDE hasta la caseta de Aduana y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA.</li><li>Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de salida al funcionario de aduana del país de SALIDA (05-3.1).</li><li>Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de entrada al funcionario de aduana del país de ENTRADA (05-3.6).</li><li>Si el MT no va a ser destinado a la ZRD por el SCGCCN-CR, el trámite de salida – entrada del mismo se realiza en la caseta de Aduana del CDE.</li><li>Si el SCGCCN-CR va a destinar el MT a la ZRD, el trámite salida – entrada del mismo se realiza en la ZRD.</li><li>Una vez finalizada la actuación de los funcionarios de las dos aduanas, el MT se dirige al Arco de Derivación – Nro. de Referencia 11.</li></ul>

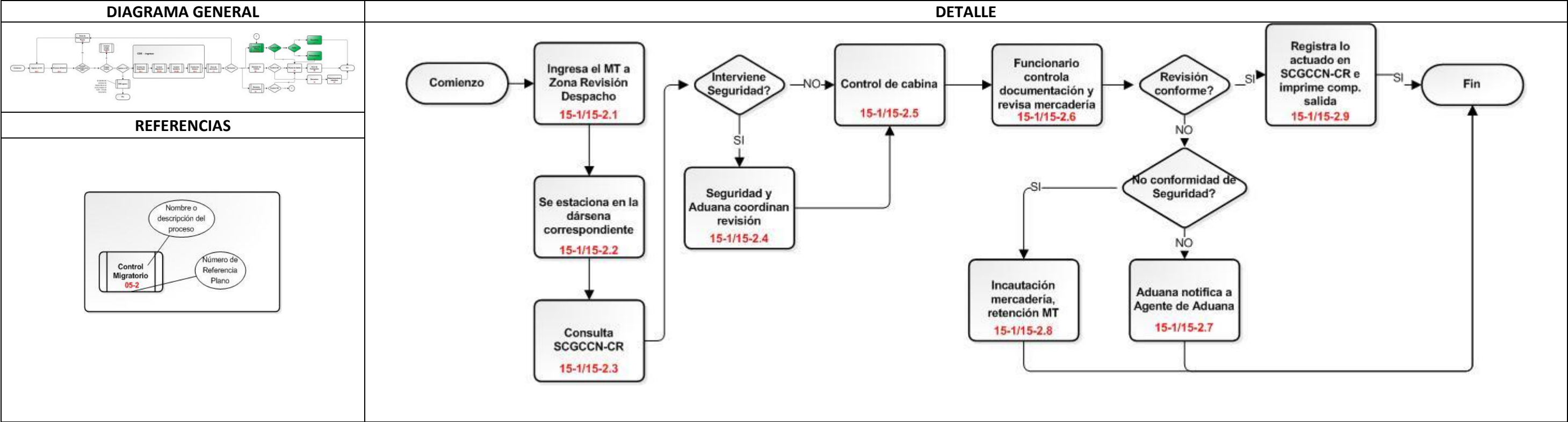
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<ul style="list-style-type: none"><li>Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>Autorizar el despacho sin revisión.</li><li>Si se autoriza el despacho sin revisión por parte de la aduana y no hay ingresada una solicitud de enviar el MT a la ZRD por parte de los organismos que actuaron previamente, el trámite de salida – entrada del MT se realizará en este momento, siguiendo el proceso establecido en Nro. de referencia 8 – Revisión de Cabina.</li><li>Si existe alguna irregularidad en el trámite de salida – entrada del MT (por ejemplo seguro vencido o multa por exceso de plazo de permanencia, entre otros), el mismo deberá dirigirse a la ZEP (12) luego de concluir el pasaje por las restantes casetas de control.</li><li>Las actuaciones de los funcionarios y de los sistemas de gestión de riesgo de ambos países se ingresan al SCGCCN-CR quien indicará hacia donde debe seguir el MT.</li><li>En caso que se determine el envío a la ZEP o la ZRD se indicará el motivo.</li><li>La derivación a las zonas anteriormente citadas de acuerdo a la información suministrada por los sistemas aduaneros al SCGCCN-CR se llevará a cabo en la Referencia Nro, 11 – Arco de Derivación.</li></ul>	
IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL MT	05 – 3 o 17	<p><b>PAÍS DE SALIDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el MT, propiedad, permiso de conductor, etc. (05-3.2).</li><li>Si existe alguna irregularidad, deniega la salida y se asigna el MT a la ZEP (12) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione.</li><li>Si el problema es sobre alguna orden de captura o aviso de robo del vehículo, se lo comunicará a las autoridades policiales.</li></ul></li><li>Si el problema es con un MT de placas extranjeras que se excedió en el plazo de permanencia en el territorio del país de salida, se procederá al cobro de la multa correspondiente.</li><li>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA.</li></ul> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo y realizar la Importación Temporal cuando es placa extranjera (05-3.8), propiedad, permiso de conductor, seguro, etc. (05-3.7).</li><li>Si existe alguna irregularidad, deniega la salida y se asigna el MT a la ZEP (12) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione.</li><li>Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo, informando de esta situación al SCGCCN-CR y derivando el MT a la ZEP para la adquisición del mismo (05-3.9).</li></ul></li><li>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal (05-3.10).</li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR (05-3.5).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación correspondiente para realizar el trámite de salida del MT (05-3.1).</li><li>Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente para realizar el trámite de entrada (05-3.6).</li><li>Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo. Si está realizando el trámite en la caseta de aduana del CDE, deberá dirigirse a la ZEP (12) hasta que tramite el mismo. Si está en la ZRD se dirige al edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite de un nuevo seguro (05-3.9).</li><li>El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente, para lo cual se dirige a la ZEP (12) a dejar el MT y así proceder a realizar el trámite correspondiente.</li><li>Una vez solucionado los inconvenientes, el MT reingresará al CDE hasta la caseta de Aduana a culminar el trámite.</li></ul>

ARCO DE DERIVACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ARCO DE DERIVACIÓN	11	<ul style="list-style-type: none"><li>Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT llega al Arco de Derivación donde de acuerdo a los datos ingresados por las agencias al SCGCCN-CR se le indicará al MT hacia donde debe avanzar, de acuerdo al siguiente orden de prelación:<ul style="list-style-type: none"><li>Si alguna agencia determinó la revisión del MT en el escáner, el mismo deberá dirigirse al escáner (14) ubicado en la ZRD.</li><li>Si alguna agencia determinó que se realice una inspección física de la carga, el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la ZRD (15-1/15-2).</li><li>Si alguna agencia determinó que le realicen un control documental, la MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD (17).</li><li>Si alguna agencia determinó que existe una inconsistencia documental, el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>Si todas las agencias entienden que no es necesario ninguna de las actuaciones anteriores, autoriza la continuación hacia los boxes de revisión de cabina (08).</li></ul></li><li>El SCGCCN-CR indicará a todos los organismos que requieran intervenir en el control para que estén atentos a la presencia del MT.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El transportista conduce el MT por el CDE hasta el Arco de Derivación (11).</li><li>El transportista conduce el MT por el carril indicado por el SCGCCN-CR en el Arco de Derivación.</li></ul>

COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA

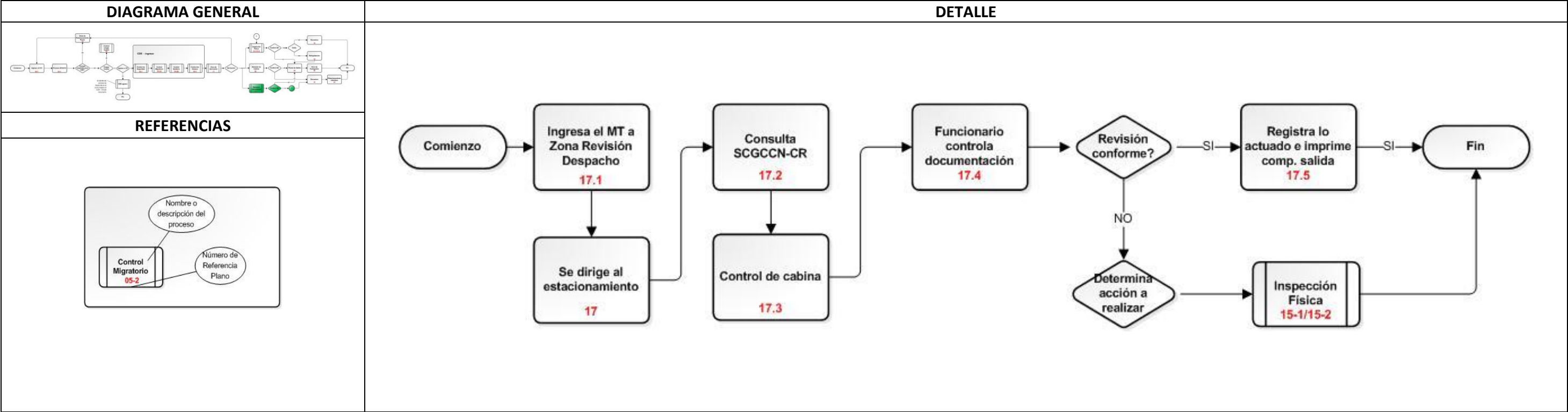


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA ADUANA	15 - 16	<ul style="list-style-type: none"><li>El SCGCCN-CR informará a todas las agencias que un MT ha ingresado a la ZRD para realizar un control físico de la mercancía (15-1/15-2.1).</li><li>Cuando el MT ingresa a la ZRD se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina (15-1/15-2.5).</li></ul> <p><b>CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de aduana asignado para realizar la comprobación documental y física de la mercancía consulta en el SCGCCN-CR (15-1/15-2.3) el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia, si otros organismos hubieran requerido realizar una inspección física coordina con ellos la misma (15-1/15-2.4).</li><li>El funcionario de Aduana asignado coordina con el agente de aduana para realizar la comprobación física de la misma.</li><li>Analiza la documentación correspondiente (15-1/15-2.6).</li><li>Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de seguridad consulta en el SCGCCN-CR (15-1/15-2.3) el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia y si hay otro organismo que requiera realizar la inspección física coordina con estos la misma (15-1/15-2.4).</li><li>Solicita a aduana la rotura del precinto aduanero.</li><li>Realiza la comprobación física de la mercancía para comprobar si corresponde con lo declarado o si se detecta algún ilícito (15-1/15-2.6).</li><li>Si no hay irregularidades se autoriza de su parte la salida.</li><li>Si se detecta alguna irregularidad o ilícito se procede a la incautación de la mercancía y/o a retener el MT si corresponde (15-1/15-2.8).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercancía.</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		<p>reconocimiento físico de la mercancía.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Realiza la comprobación física de la mercancía (15-1/15-2.6).</li><li>Si la verificación física es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCN-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCN-CR (15-1/15-2.9) si no se requiere la intervención de otro organismo.</li></ul> <p><b>NO CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Si la verificación física no es conforme, el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana con lo cual notificará al agente de aduana (15-1/15-2.7), indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Una vez recibido el mensaje de notificación (15-1/15-2.7) con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</li><li>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda.</li></ul>

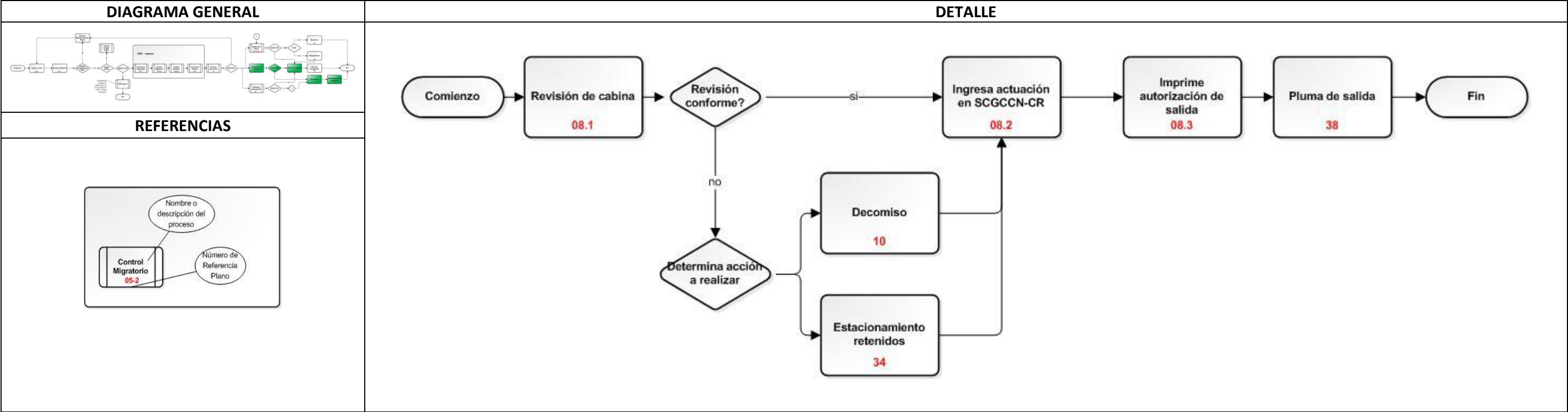


CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA



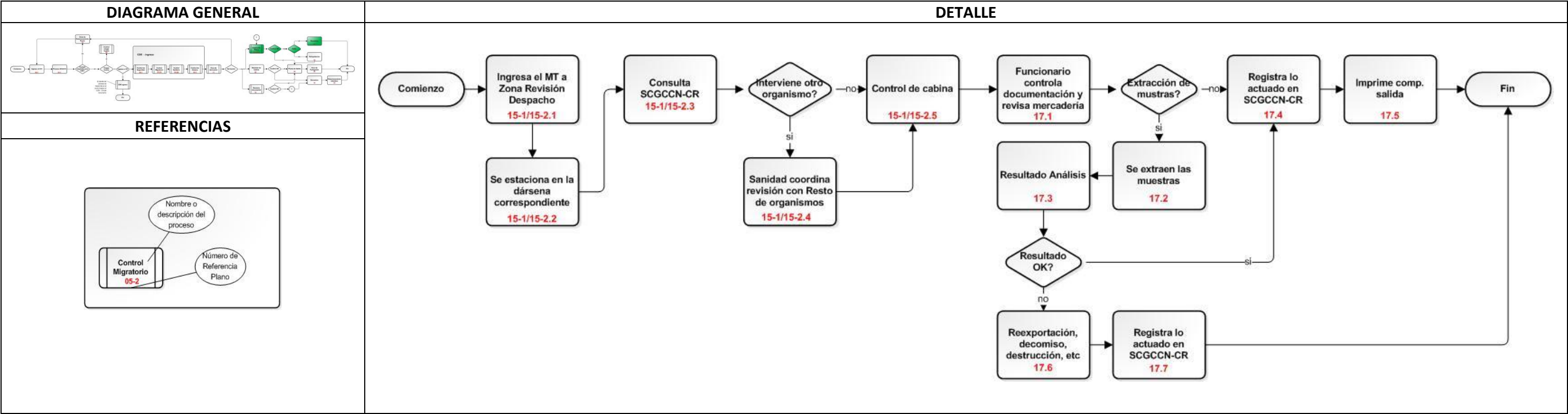
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA	17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cuando el MT ingresa a la ZRD (17.3) se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina.</li></ul> <p><b>CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de aduana asignado para realizar el control documental consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (17.2).</li><li>• El funcionario de Aduana asignado analiza la documentación correspondiente (17.4).</li><li>• Si el control documental es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCN-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCN-CR si no se requiere la intervención de otro organismo (17.5).</li></ul> <p><b>NO CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si el control documental no es conforme, el funcionario asignado podrá determinar:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Revisión física de la mercancía para lo cual indicará el traslado del MT a las dársenas de revisión en la ZRD (15-1/15-2). se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15-1/15-2.</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor ingresa a la ZRD y se estaciona en los lugares correspondientes al estacionamiento (17).</li><li>• Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron control documental y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCN-CR otorgado por el SCGCCN-CR (17.5).</li></ul>

REVISIÓN DE CABINA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES SEGURIDAD	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
REVISIÓN DE CABINA	08	<ul style="list-style-type: none"><li>El MT deberá dirigirse a los boxes de revisión de cabina (08.1) cuando ninguno de los organismos intervinientes en las casetas del CDE haya determinaron que se realizara una revisión física o documental o que el MT fuera a la ZEP a solucionar algún inconveniente, sino que por el contrario autorizaron la salida del CCN-CR.</li><li>Todas las agencias que lo requieran podrán realizar la revisión de la cabina y compartimentos.</li><li>El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none"><li>Sin inconvenientes. En este caso se ingresa la actuación en el SCGCCN-CR (08.2) con lo cual se imprimirá la autorización de salida (08.3) del MT del CCN-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).</li><li>Con mercancía a decomisar. Se realizará el proceso de decomiso (10) para su posterior destrucción para luego proceder con la mercadería decomisada de acuerdo a la normativa y se imprimirá la autorización de salida del MT del CCN-CR continuando viaje hacia la pluma de salida (38).</li><li>Delito. Si se detecta mercancía que conlleva un delito, el MT será conducido al Estacionamiento de Retenidos (34).</li><li>Se ingresará al SCGCCN-CR los resultados de la revisión de cabina (08.2).</li></ul></li></ul>				<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige a los boxes de revisión de cabina (08.1).</li><li>Cuando le entregan la autorización de salida del MT conduce el mismo hacia la pluma de salida (38).</li><li>Si se detecta algún ilícito, conduce el MT hacia el Estacionamiento de Retenidos (34).</li></ul>

SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA

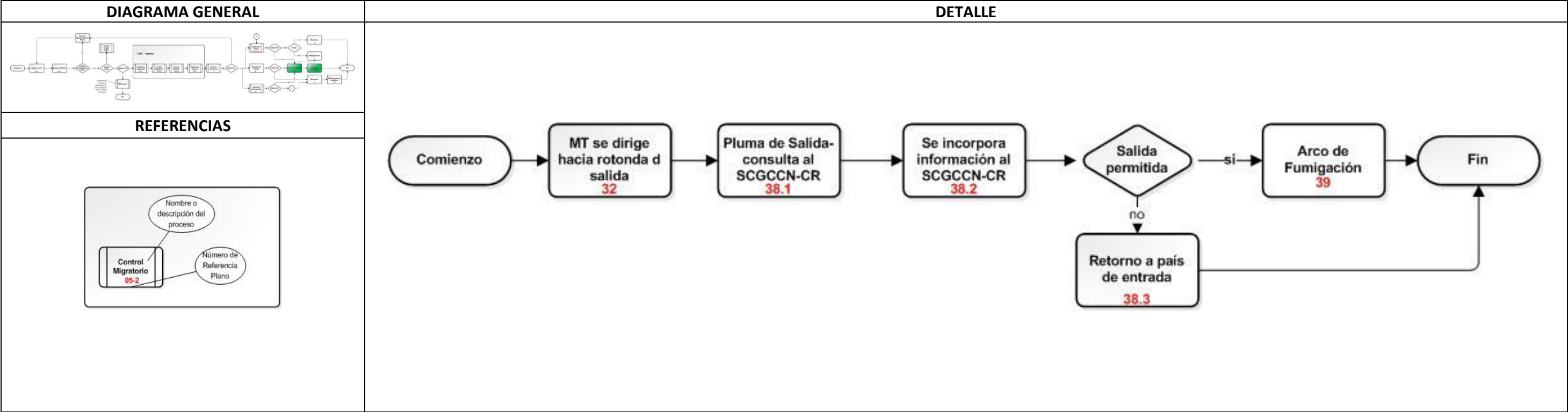


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA SANIDAD	15 – 1 / 15 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (15-1/15-2.3) y si hay otro organismo que requiera realizar la inspección física para coordinar con ellos la misma (15-1/15-2.4).</li><li>Se realiza la revisión de cabina (15-1/15-2.5).</li><li>Solicita a aduana la rotura del precinto aduanero.</li><li>Realiza la comprobación física de la mercancía para comprobar si corresponde con lo declarado (17.1).</li><li>Si no hay irregularidades y no es necesaria la extracción de muestras precinta el MT y autoriza de su parte la salida, ingresando su actuación en el SCGCCN-CR (17.4) con lo cual se imprime el comprobante de autorización (17.5).</li><li>Si es necesaria la extracción de muestras se seguirá el proceso detallado a continuación.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor ingresa a la ZRD (15-1/15-2.1) y estaciona el MT en la zona establecida a estos efectos (15-1/15-2.2).</li><li>Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron revisión física y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCN-CR otorgado por el SCGCCN-CR.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercancía.</li><li>Una vez recibido el mensaje de notificación con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</li><li>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos liquidados, cuando corresponda.</li></ul>
CONTROL SANIDAD: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS	15 – 1 / 15 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad asignado consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue asignado a esa instancia.</li><li>Procede a la extracción de muestras cuando corresponda (17.2).</li><li>En el caso de animales que requieran realizar cuarentena, los mismos se descargarán en los corrales (19).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige a los corrales (19) en el caso que tenga que descargar animales para cuarentena.</li></ul>	
CONTROL DE SANIDAD:	17	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad correspondiente realiza el análisis de las muestras en el laboratorio del CCN-CR (17.3).</li><li>En caso de requerir de un análisis en otra localidad, enviará las</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras.</li></ul>	



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS		<p>muestras.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si se permite que las muestras viajen con el MT, se precinta el mismo con las muestras dentro.</li><li>• Si el MT debe esperar al resultado del análisis para continuar el viaje, le indica al conductor su lugar de estacionamiento en la ZRD <b>(17)</b>. a la espera de los resultados.</li></ul>		
CONTROL DE SANIDAD: RESULTADO DEL ANÁLISIS	17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Si no se detecta ninguna irregularidad, se autorizará la continuación del MT.</li><li>• Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento) <b>(17.6)</b>.</li><li>• El funcionario de sanidad ingresará el resultado de lo actuado en el sistema propio, el cual alimentará el SCGCCN-CR <b>(17.4)</b> con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCN-CR <b>(17.5)</b> si no se requiere la intervención de otro organismo.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario de sanidad para realizar el proceso indicado por éste.</li></ul>	

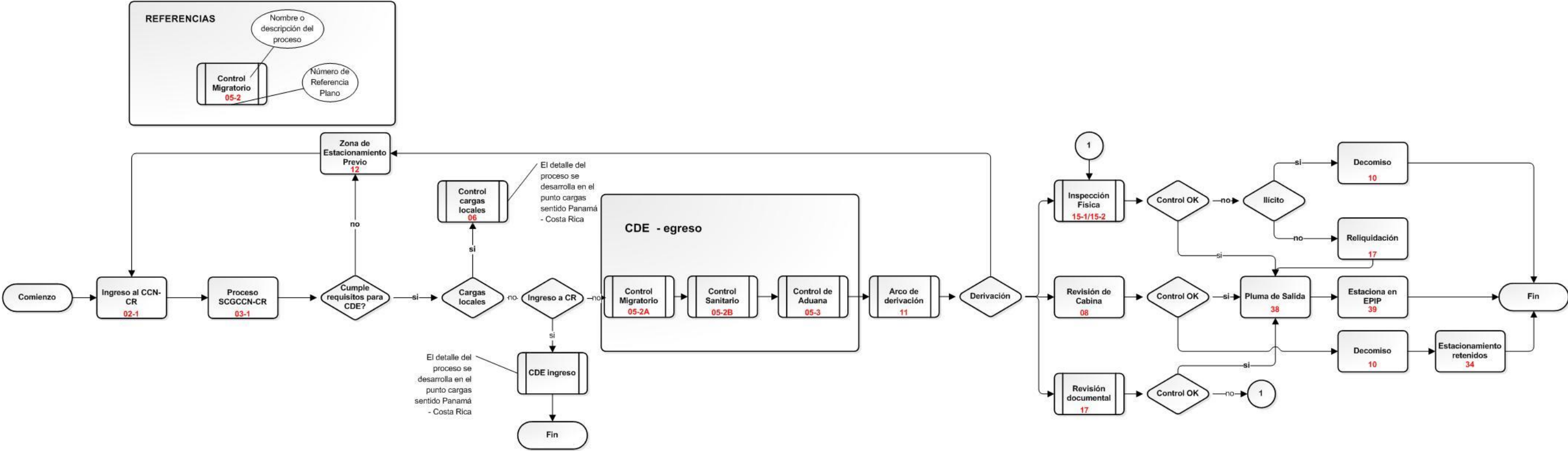
FUMIGACIÓN Y SALIDA DEL CCN-CR



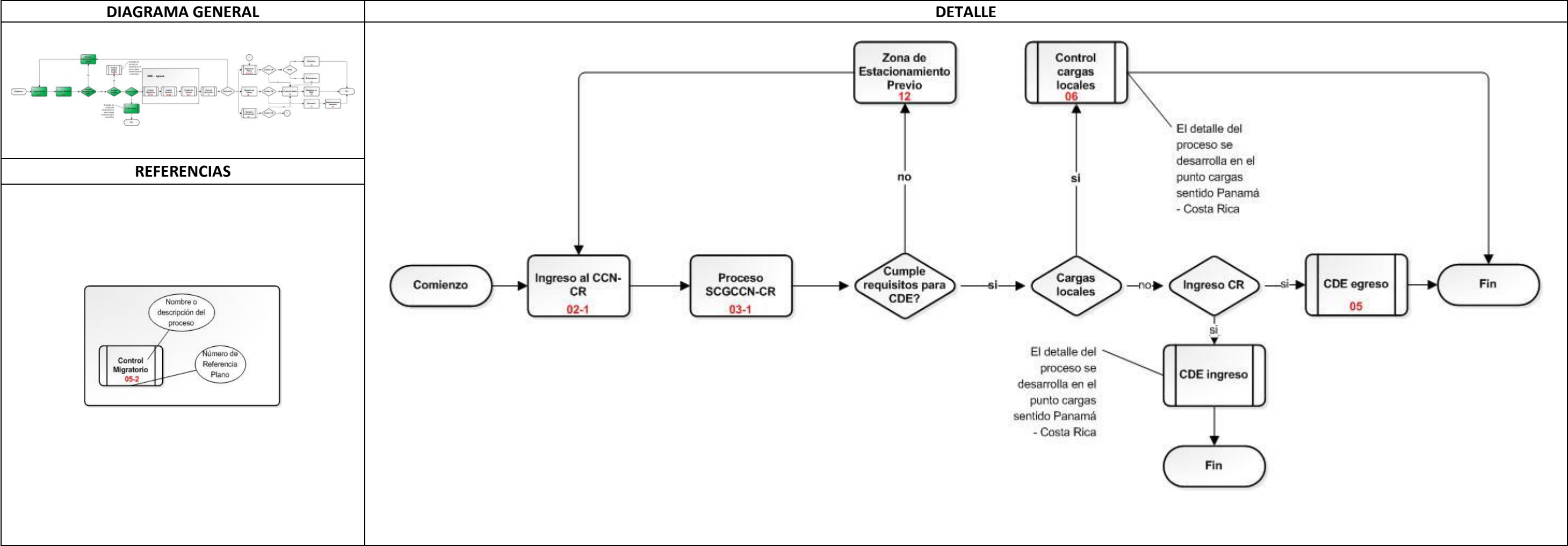
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL SCGCCN-CR	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ROTONDA DE SALIDA	32		<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del MT conduce hacia la rotonda de salida del CCN-CR (32).</li></ul>
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL MT	38	<ul style="list-style-type: none"><li>El SCGCCN-CR habilitará o no la salida del MT de acuerdo a los datos que disponga del mismo.</li><li>El SCGCCN-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CCN-CR (38.2)</li><li>Si no se habilita la salida el MT debe tomar el carril de retorno para el país de entrada (38.3).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del MT se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCN-CR.</li></ul>
FUMIGACIÓN	39		<ul style="list-style-type: none"><li>El MT antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación (39)</li><li>Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana.</li></ul>

4.3.2 Proceso de Cargas – Sentido Costa Rica – Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESOS CARGAS  
PASO CANOAS: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



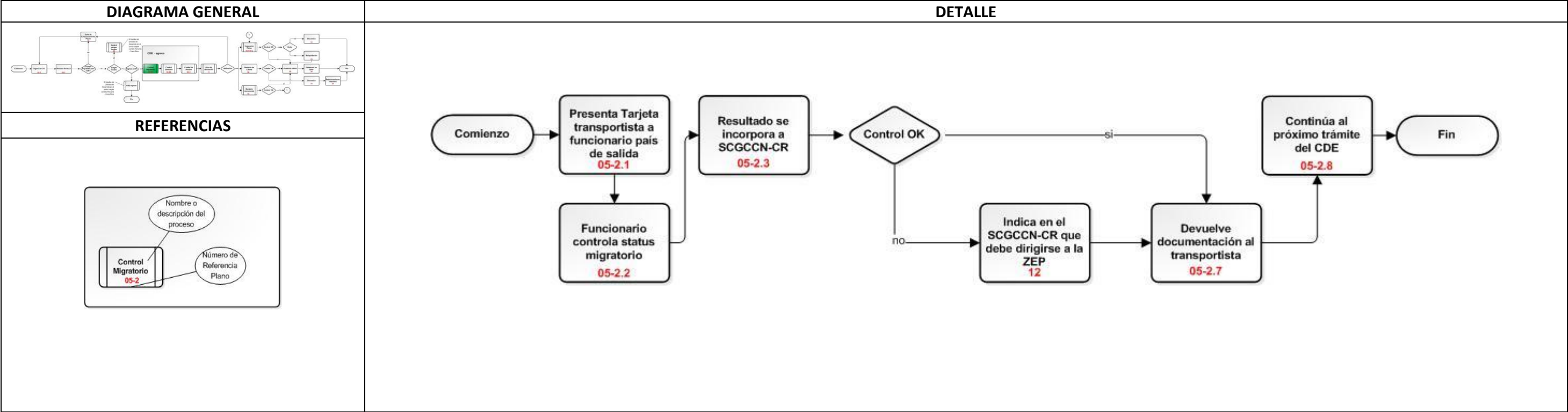
INGRESO AL CCN-CR Y CLASIFICACIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE (MT)



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
INGRESO A CCN-CR	02 – 1 y 03 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista ingresa desde la Panamericana donde la Estación de Gestión (EG) ubicada en el carril de ingreso a Costa Rica desde Panamá o la Estación de Gestión ubicada sobre la Panamericana sobre el carril en sentido Costa Rica – Panamá, ambas conectadas al Sistema de Control y Gestión del Paso (SCGP), han capturado automáticamente las placas las que se registrarán en el Sistema de Gestión del CCN-CR (SCGCCN-CR).</li><li>El MT ingresa al CCN-CR por la rotonda de acceso (02-1), se dirige al control de entrada y se detiene para que el SCGCCN-CR (03-1) realice la captura de las placas, registre la fecha y hora de arribo, el peso, la tipología, el número del contenedor cuando corresponda, el número de marchamo de radiofrecuencia cuando corresponda y fotos del MT y de la cabina.</li></ul>
CLASIFICACIÓN DEL MT	03 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>En base a la información del SCGCCN-CR (compara lo registrado al ingreso del CCN-CR con lo registrado en el SCGP producto de la lectura de la Estación de Gestión ubicada al ingreso desde Panamá) derivará los MT al los andenes correspondientes.</li><li>Si el MT (no atravesó la frontera) proviene desde el interior de Costa Rica, y tiene un trámite iniciado de exportación o tránsito en TICA se habilitará para que avance hacia el Canal de Despacho Expedito (CDE) de egreso. VER DETALLE DEL PROCESO DE CONTROL DE INGRESO EL PUNTO PROCESO DE CARGAS PANAMÁ – COSTA RICA.</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Si el MT (no atravesó la frontera) proviene desde el interior de Costa Rica y no tiene iniciado trámites en el sistema TICA de exportación o tránsito se le habilitará la posibilidad de dirigirse a la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) para quedar estacionado hasta que se perfeccione el trámite en el sistema TICA o bien a las casetas de control de cargas locales <b>(06)</b> para su control como vehículo local,(<b>VER DETALLE DEL PROCESO DE LOCALES EN EL PROCESO DE CARGAS PANAMÁ – COSTA RICA</b>).</li><li>• Si el MT es transfronterizo (atravesó el límite fronterizo), proviene desde Panamá, se verificará con los sistemas de todas las agencias de control intervinientes que tenga presentados todos los documentos necesarios para poder realizar los trámites en ambos países.<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si cumple con los requisitos anteriores, se deriva el MT a uno de los Canales de Despacho Expedito de ingreso (CDE) donde se encuentra en primer orden la caseta de control de seguridad <b>(05-1)</b>.</li><li>○ Si no cumple con alguno de los requisitos anteriores, se deriva al MT a la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) <b>(12)</b> donde permanecerá para retornar al circuito de ingreso al CCN-CR una vez solucionada la irregularidad.</li></ul></li></ul>

CONTROL DE MIGRACIÓN

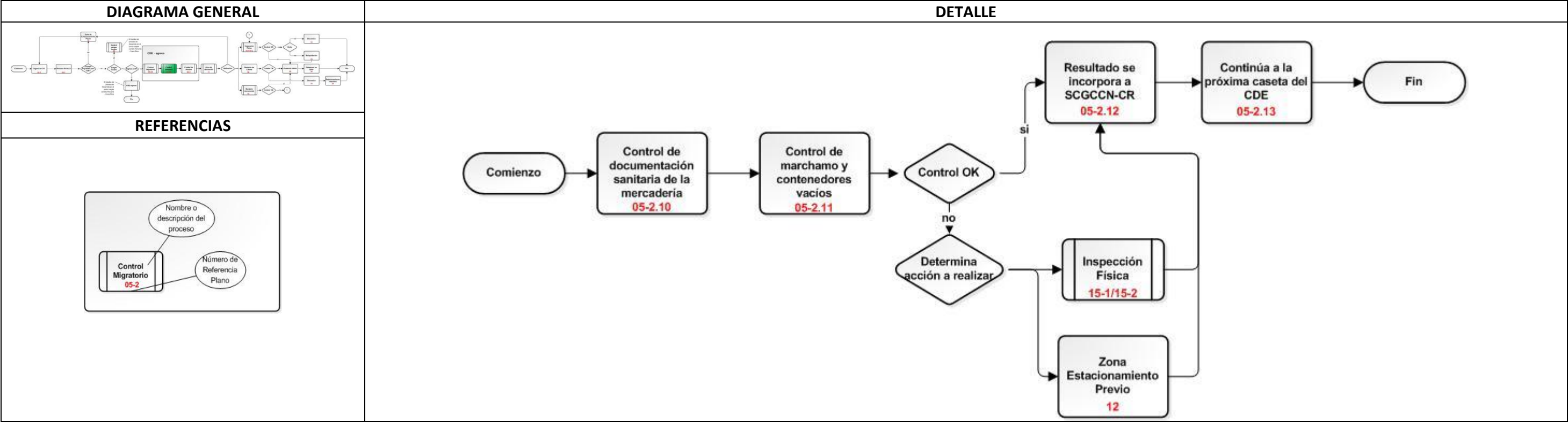


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	05 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA (Costa Rica) recibe la Tarjeta de Transportista o los documentos personales del mismo (05-2.1) y si fuera el caso, la documentación de todos los acompañantes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista conduce el MT hacia la caseta de Migración y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA (Costa Rica) a quien le presenta la Tarjeta de Transportista o su documentación personal (05-2.1).</li><li>Si el conductor viaja acompañado deberá presentar la documentación de todos sus acompañantes para realizar el correspondiente trámite migratorio (05-2.1).</li></ul>
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	05 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración de Costa Rica lee la Tarjeta de Transportista o su documento en el SCGCCN-CR con lo cual se enviará el resultado de la lectura al sistema de Migración.</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio (05-2.2).</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso, ingresando el resultado al SCGCCN-CR (05-2.3).</li><li>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario deberá cobrarle la multa correspondiente con lo cual indicará al SCGCCN-CR que el MT debe dirigirse a la zona de estacionamiento previo (12) a fin abonar la multa en la oficina correspondiente.</li><li>En caso de no existir inconvenientes entrega la documentación al transportista finalizando el</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente.</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<p>trámite, debiendo luego realizar la entrada en Panamá.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR <b>(05-2.3)</b>.</li></ul>	
<b>MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA</b>	<b>05 - 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración deniega la SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales.</li><li>Si el interesado tiene algún impedimento.</li><li>Si la información de la Tarjeta de Transportista está vencida.</li><li>Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente.</li></ul></li><li>Indicará al SCGCCN-CR que el MT debe dirigirse a la ZEP <b>(12)</b>.</li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR <b>(05-2.3)</b>.</li></ul>	
<b>MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS</b>	<b>05 - 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>De estar todo correcto, el funcionario de Migración registra la salida del conductor y de los acompañantes si fuera el caso.</li><li>Devuelve al chofer la documentación entregada <b>(05-2.7)</b>.</li><li>En caso de haber acompañantes, devuelve la documentación de los mismos debidamente intervenida <b>(05-2.7)</b>.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Recibe la documentación por parte del funcionario de Migración.</li><li>En el caso de los acompañantes, recibe la documentación entregada, debidamente autorizada.</li><li>El chofer se dirige al funcionario de sanidad en la misma caseta a realizar el trámite correspondiente, en caso que la mercancía transportada así lo requiera, sino avanza hasta la Caseta de control de Aduana <b>(05-2.8)</b>.</li></ul>



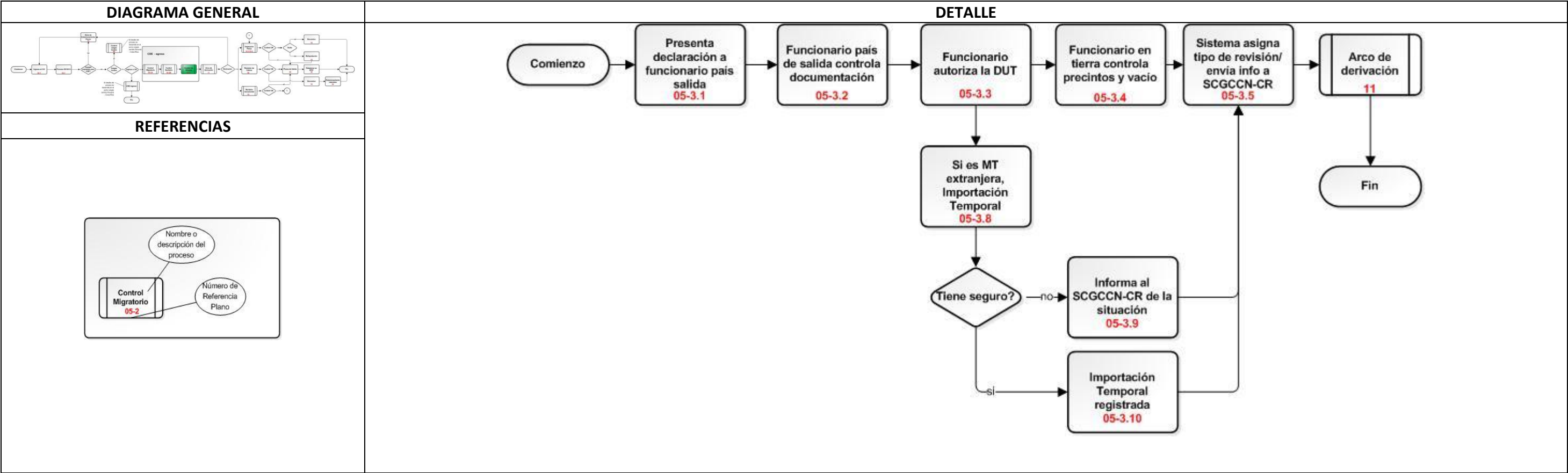
CONTROL SANITARIO



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL SANIDAD: ANALIZA DOCUMENTACIÓN	05 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El personal de tierra inspecciona los marchamos (sanitarios y aduaneros) y en el caso de VACÍOS revisa los mismos para verificar que efectivamente se encuentren en esa condición (05-2.11).</li><li>El resultado de la revisión documental podrá determinar qué:<ul style="list-style-type: none"><li>Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la Zona de Revisión de Despacho ZRD (15-1/15-2).</li><li>Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>La documentación está en regla y no corresponde ninguna de las opciones anteriores.</li></ul></li><li>El resultado de lo actuado se ingresará en el SCGCCN-CR (05-2.12).</li><li>En caso que se determine el envío a la ZEP o a la ZRD se indicará el motivo.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>En los casos que corresponda a mercancía sujeta a revisión fito o zoo sanitaria, entrega la documentación sanitaria a los funcionarios de los organismos de control de Costa Rica (05-2.10).</li><li>El transportista conducirá el MT por el CDE hasta la próxima caseta (05-2.13).</li></ul>



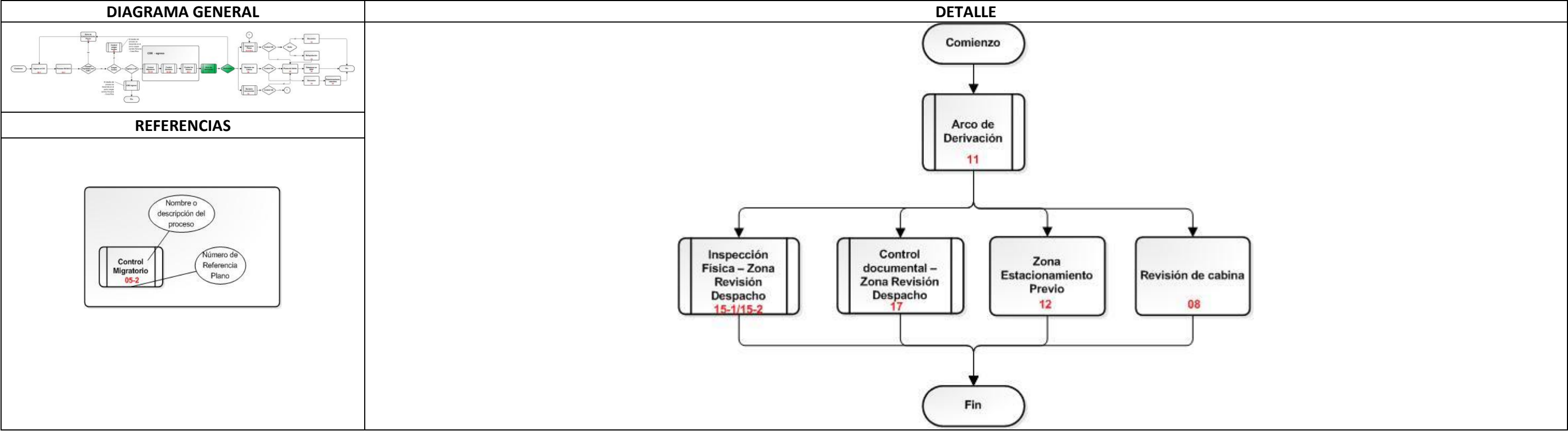
CONTROL DE ADUANAS y CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DE ADUANA	05 - 3	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de la aduana de Costa Rica recibe la documentación de la declaración aduanera y realiza una revisión somera de la misma (05-3.2).</li><li>El funcionario de aduana autoriza la DUT (05-3.3) con lo cual se da el cierre y la declaración aduanera queda habilitada para la asignación de tipo de revisión.</li><li>El personal de tierra controla precintos de corresponder y los MT que vienen declarados como VACÍOS para comprobar que efectivamente estén en esa condición (05-3.4).</li><li>El sistema de la aduana de Costa Rica procede a asignar el tipo de revisión según criterios de riesgo, cuando corresponda y envía la información al SCGCCN-CR (05-3.5).</li><li>Entrega al transportista la documentación recibida anteriormente.</li><li>Como resultado de las actuaciones del funcionario y los criterios de riesgo del sistema de aduana de, se podrá determina que:<ul style="list-style-type: none"><li>Se realice una inspección física de la carga por lo cual el MT debe dirigirse a los andenes de la ZRD (15-1/15-2).</li><li>Se realice un control documental por lo cual el MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD (15-1/15-2).</li><li>Existe alguna inconsistencia documental por lo cual el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>Autorizar el despacho sin revisión.</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Transportista se dirige por el CDE hasta la caseta de Aduana y se presenta ante el funcionario del país de SALIDA (Costa Rica).</li><li>Entrega la documentación de la declaración aduanera del país de salida al funcionario de aduana (05-3.1).</li><li>Si el MT no va a ser destinado a la ZRD por el SCGCCN-CR, el trámite de salida – entrada del mismo se realiza en la caseta de Aduana del CDE.</li><li>Si el SCGCCN-CR va a destinar el MT a la ZRD, el trámite salida – entrada del mismo se realiza en la ZRD.</li><li>Una vez finalizada la actuación del funcionario de aduana, el MT se dirige al Arco de Derivación – Nro. de Referencia 11.</li></ul>

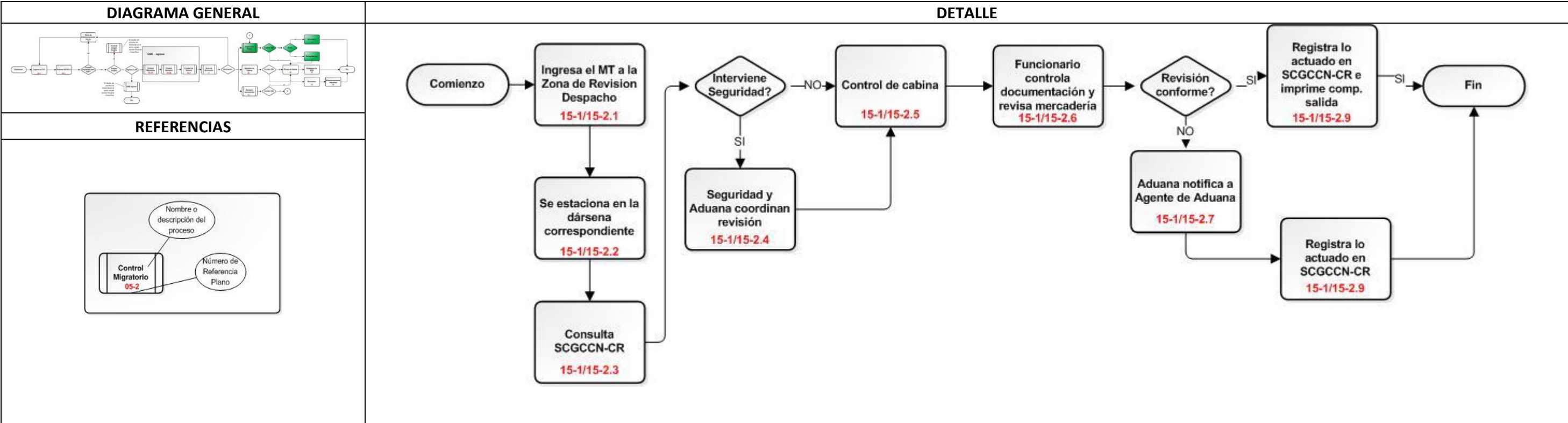
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Si se autoriza el despacho sin revisión por parte de la aduana y no hay ingresada una solicitud de enviar el MT a la ZRD por parte de los organismos que actuaron previamente, el trámite de salida del MT se realizará en este momento, siguiendo el proceso establecido en Nro. de referencia 8 – Revisión de Cabina.</li><li>• Si existe alguna irregularidad en el trámite de salida del MT (por ejemplo multa por exceso de plazo de permanencia, entre otros), el mismo deberá dirigirse a la ZEP (12) luego de concluir el pasaje por las restantes casetas de control.</li><li>• Las actuaciones del funcionario y del sistema de gestión de riesgo se ingresan al SCGCCN-CR quien indicará hacia donde debe seguir el MT.</li><li>• En caso que se determine el envío a la ZEP o a la ZRD se indicará el motivo.</li><li>• La derivación a las zonas anteriormente citadas de acuerdo a la información suministrada por los sistemas aduaneros al SCGCCN-CR se llevará a cabo en la Referencia Nro, 11 – Arco de Derivación.</li></ul>	
CANCELACIÓN DE LA IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL MT	05 – 3 o 17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el MT, propiedad, permiso de conductor, etc. (05-3.2).</li><li>• Si existe alguna irregularidad, deniega la salida y se asigna el MT a la ZEP (12) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione.</li><li>◦ Si el problema es sobre alguna orden de captura o aviso de robo del vehículo, se lo comunicará a las autoridades policiales.</li></ul></li><li>• Si el problema es con un MT de placas extranjeras que se excedió en el plazo de permanencia en el territorio del país de salida, se procederá al cobro de la multa correspondiente.</li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación correspondiente para realizar el trámite de salida del MT (05-3.1).</li><li>• El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente, para lo cual se dirige a la ZEP (12) a dejar el MT y así proceder a realizar el trámite correspondiente.</li><li>• Una vez solucionado los inconvenientes, el MT reingresará al CDE hasta la caseta de Aduana a culminar el trámite.</li></ul>

ARCO DE DERIVACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ARCO DE DERIVACIÓN	11	<ul style="list-style-type: none"><li>Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT llega al Arco de Derivación donde de acuerdo a los datos ingresados por las agencias al SCGCCN-CR se le indicará al MT hacia donde debe avanzar, de acuerdo al siguiente orden de prelación:<ul style="list-style-type: none"><li>Si alguna agencia determinó que se realice una inspección física de la carga, el MT debe dirigirse a los andenes de revisión de la ZRD (15-1/15-2).</li><li>Si alguna agencia determinó que le realicen un control documental, la MT debe dirigirse al estacionamiento de la ZRD (17).</li><li>Si alguna agencia determinó que existe una inconsistencia documental, el MT debe dirigirse a la ZEP (12).</li><li>Si todas las agencias entienden que no es necesario ninguna de las actuaciones anteriores, autoriza la continuación hacia los boxes de revisión de cabina (08).</li></ul></li><li>El SCGCCN-CR indicará a todos los organismos que requieran intervenir en el control para que estén atentos a la presencia del MT.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El trasportista conduce el MT por el CDE hasta el Arco de Derivación (11).</li><li>El transportista conduce el MT por el carril indicado por el SCGCCN-CR en el Arco de Derivación.</li></ul>

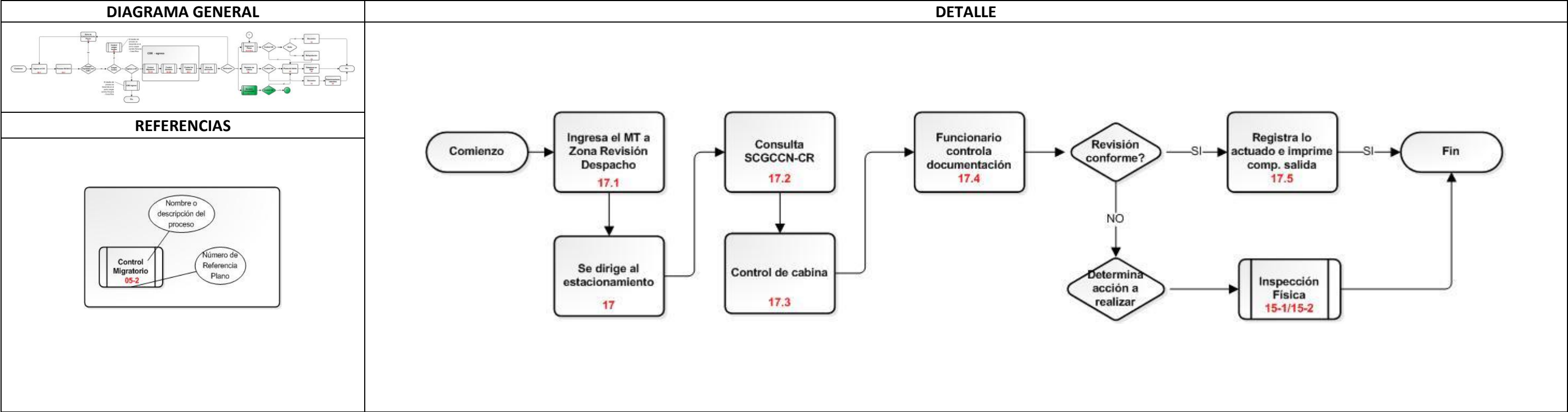
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA ADUANA	15 - 16	<ul style="list-style-type: none"><li>El SCGCCN-CR informará a todas las agencias que un MT ha ingresado a la ZRD para realizar un control físico de la mercancía (15-1/15-2.1).</li><li>Cuando el MT ingresa a la ZRD se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina (15-1/15-2.5).</li></ul> <p><b>CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de aduana asignado para realizar la comprobación documental y física de la mercancía consulta en el SCGCCN-CR (15-1/15-2.3) el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia, si otros organismos hubieran requerido realizar una inspección física coordina con ellos la misma (15-1/15-2.4).</li><li>El funcionario de Aduana asignado coordina con el agente de aduana para realizar la comprobación física de la misma.</li><li>Analiza la documentación correspondiente (15-1/15-2.6).</li><li>Imprime la consulta “Detalle del DUA” para facilitar el reconocimiento físico de la mercancía.</li><li>Realiza la comprobación física de la mercancía (15-1/15-2.6).</li><li>Si la verificación física es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCN-CR con lo cual éste imprime la autorización de</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercancía.</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
		<p>salida del CCN-CR (15-1/15-2.9) si no se requiere la intervención de otro organismo.</p> <p><b>NO CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Si la verificación física no es conforme, el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana con lo cual notificará al agente de aduana (15-1/15-2.7), indicando el monto a abonar por reliquidación de tributos y otros conceptos, cuando corresponda.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Una vez recibido el mensaje de notificación (15-1/15-2.7) con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</li><li>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos reliquidados, cuando corresponda.</li></ul>

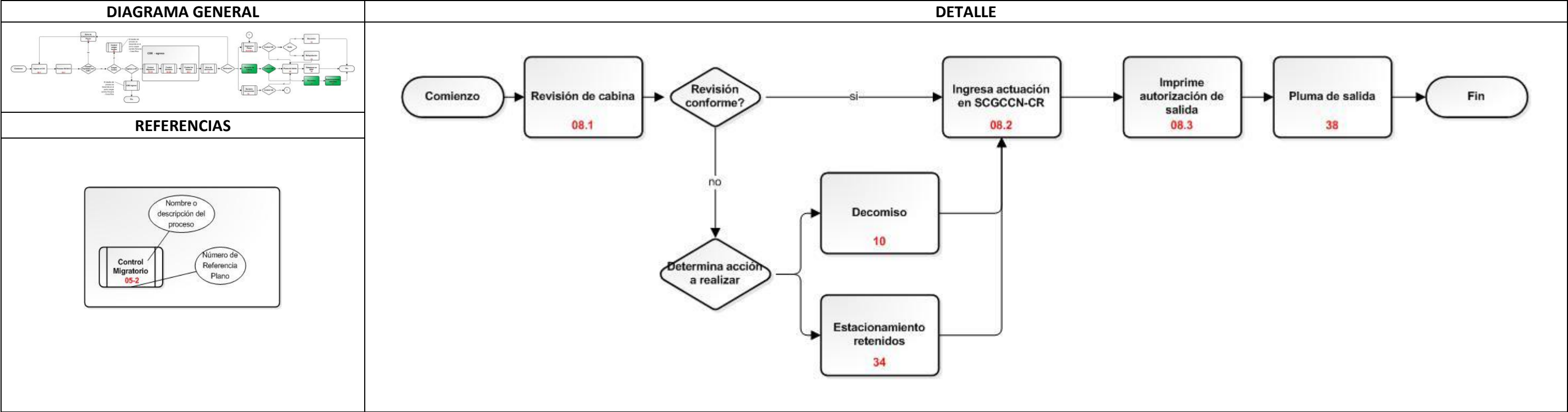
CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
CONTROL DOCUMENTAL DE LA MERCANCÍA	17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cuando el MT ingresa a la ZRD (17.3) se realizará el control de cabina conjuntamente con los demás controles por los cuales el MT fue derivado a esta zona, sin necesidad de pasar posteriormente por los boxes de revisión de cabina.</li></ul> <p><b>CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de aduana asignado para realizar el control documental consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (17.2).</li><li>• El funcionario de Aduana asignado analiza la documentación correspondiente (17.4).</li><li>• Si el control documental es conforme el funcionario asignado introduce el resultado en el sistema de aduana, el cual alimentará al SCGCCN-CR con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCN-CR si no se requiere la intervención de otro organismo (17.5)</li></ul> <p><b>NO CONFORMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si el control documental no es conforme, el funcionario asignado podrá determinar:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Revisión física de la mercancía para lo cual indicará el traslado del MT a las dársenas de la ZRD (15-1/15-2). se seguirá el proceso establecido en Nro. de referencia 15-1/15-2.</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor ingresa a la ZRD y se estaciona en los lugares correspondientes al estacionamiento (17).</li><li>• Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron control documental y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCN-CR otorgado por el SCGCCN-CR (17.5).</li></ul>

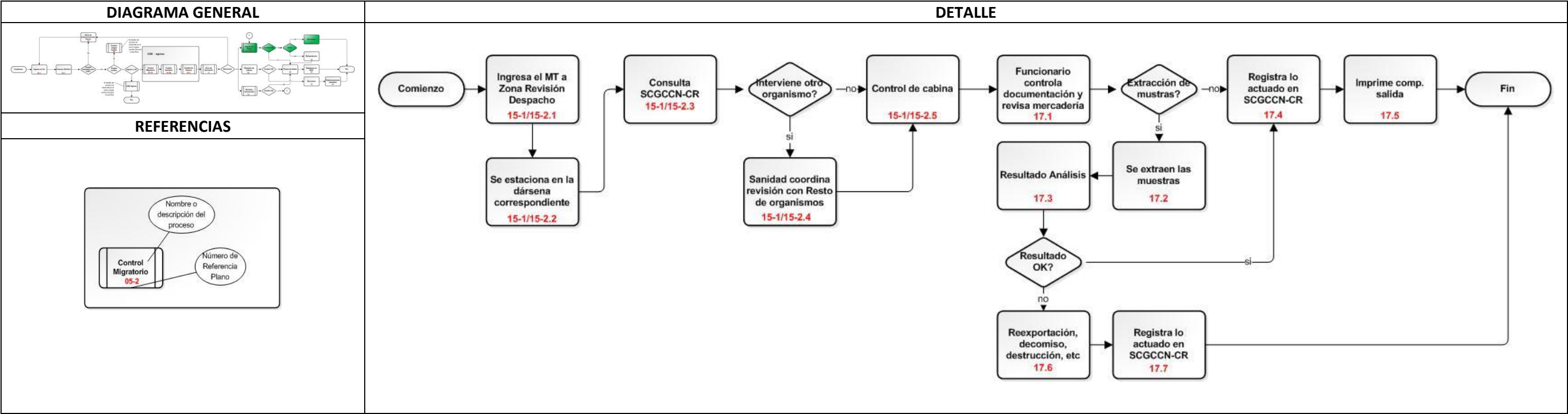


REVISIÓN DE CABINA



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
REVISIÓN DE CABINA	08	<ul style="list-style-type: none"><li>El MT deberá dirigirse a los boxes de revisión de cabina (08.1) cuando todos los organismos intervinientes en las casetas del CDE hayan determinado la liberación sin más trámite. Si por el contrario determinaron que se realizara una revisión física o documental, la revisión de cabina se realizará en la ZRD. Si el MT fuera a la ZEP a solucionar algún inconveniente, al reingresar al CDE se determinará dónde realizar la revisión de cabina según la derivación realizada en el arco de derivación (revisión de cabina (08.1) o ZRD</li><li>Todas las agencias que lo requieran podrán realizar la revisión de la cabina y compartimentos.</li><li>El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none"><li>Sin inconvenientes. En este caso se ingresa la actuación en el SCGCCN-CR (08.2) con lo cual se imprimirá la autorización de salida (08.3) del MT del CCN-CR continuando viaje hacia la rotonda de entrada (02) que es por donde salen los MT en el sentido Costa Rica-Panamá.</li><li>Con mercancía a decomisar. Se realizará el proceso de decomiso (10) para su posterior destrucción u otra acción y se imprimirá la autorización de salida del MT del CCN-CR continuando viaje por el carril de retorno (20) hacia la rotonda de entrada (02) que es por dónde salen los MT en el sentido Costa Rica - Panamá</li><li>Delito. Si se detecta mercancía que conlleva un delito, el MT será conducido al Estacionamiento de Retenidos (34).</li><li>Se ingresará al SCGCCN-CR los resultados de la revisión de cabina (08.2).</li></ul></li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige a los boxes de revisión de cabina (08.1).</li><li>Cuando le entregan la autorización de salida del MT conduce el mismo por el carril de retorno (20) hacia la rotonda de entrada (02) que es por dónde salen los MT en el sentido Costa Rica - Panamá</li><li>Si se detecta algún ilícito, conduce el MT hacia el estacionamiento de retenidos (34).</li></ul>

SANIDAD: COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA

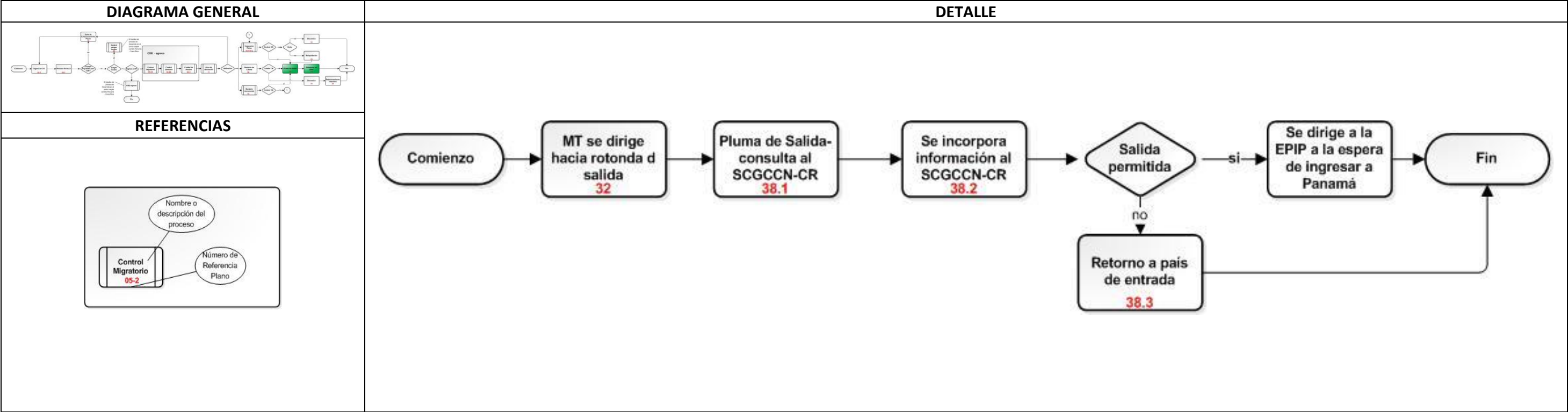


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
COMPROBACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA SANIDAD	15 – 1 / 15 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue enviado a esa instancia (15-1/15-2.3) y si hay otro organismo que requiera realizar la inspección física para coordinar con ellos la misma (15-1/15-2.4).</li><li>Se realiza la revisión de cabina (15-1/15-2.5).</li><li>Solicita a aduana la rotura del precinto aduanero.</li><li>Realiza la comprobación física de la mercancía para comprobar si corresponde con lo declarado (17.1).</li><li>Si no hay irregularidades y no es necesaria la extracción de muestras precinta el MT y autoriza de su parte la salida, ingresando su actuación en el SCGCCN-CR (17.4) con lo cual se imprime el comprobante de autorización (17.5).</li><li>Si es necesaria la extracción de muestras se seguirá el proceso detallado a continuación.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor ingresa a la ZRD (15-1/15-2.1) y estaciona el MT en la zona establecida a estos efectos (15-1/15-2.2).</li><li>Luego de finalizada la intervención de todos los organismos que solicitaron revisión física y no existan actuaciones pendientes de ningún tipo, el Transportista recibe el Comprobante de salida del CCN-CR otorgado por el SCGCCN-CR</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El Agente de Aduana se pone en contacto con el funcionario aduanero asignado y/o sanitario para realizar la revisión documental y comprobación física de la mercancía.</li><li>Una vez recibido el mensaje de notificación con el resultado del proceso de revisión, comunicará su conformidad o presentará los recursos correspondientes.</li><li>Si está conforme, procederá al pago de los conceptos liquidados, cuando corresponda.</li></ul>
CONTROL SANIDAD: EXTRACCIÓN DE MUESTRAS	15 – 1 / 15 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad asignado consulta en el SCGCCN-CR el motivo por el cual el MT fue asignado a esa instancia.</li><li>Procede a la extracción de muestras cuando corresponda (17.2).</li><li>En el caso de animales que requieran realizar cuarentena, los mismos se descargarán en los corrales (19).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige a los corrales (19) en el caso que tenga que descargar animales para cuarentena.</li></ul>	
CONTROL DE SANIDAD:	17	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de sanidad correspondiente realiza el análisis de las muestras en el laboratorio del CCN-CR (17.3).</li><li>En caso de requerir de un análisis en otra localidad, enviará las</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El transportista espera a que se tenga el resultado del análisis de las muestras.</li></ul>	



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES ORGANISMOS SANITARIOS	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA	ACTUACIONES DEL AGENTE DE ADUANA
ANÁLISIS DE LAS MUESTRAS		<p>muestras.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si se permite que las muestras viajen con el MT, se precinta el mismo con las muestras dentro.</li><li>• Si el MT debe esperar al resultado del análisis para continuar el viaje, le indica al conductor su lugar de estacionamiento en <b>(17)</b>. a la espera de los resultados.</li></ul>		
CONTROL DE SANIDAD: RESULTADO DEL ANÁLISIS	17	<ul style="list-style-type: none"><li>• Si no se detecta ninguna irregularidad, se autorizará la continuación del MT.</li><li>• Si se detecta alguna irregularidad se procede a realizar el proceso más adecuado según el caso (reexportación, decomiso, reacondicionamiento, destrucción, tratamiento) <b>(17.6)</b>.</li><li>• El funcionario de sanidad ingresará el resultado de lo actuado en el sistema propio, el cual alimentará el SCGCCN-CR <b>(17.4)</b> con lo cual éste imprime la autorización de salida del CCN-CR <b>(17.5)</b> si no se requiere la intervención de otro organismo</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En caso de detectarse alguna irregularidad, conduce el medio de transporte al lugar indicado por el funcionario de sanidad para realizar el proceso indicado por éste.</li></ul>	

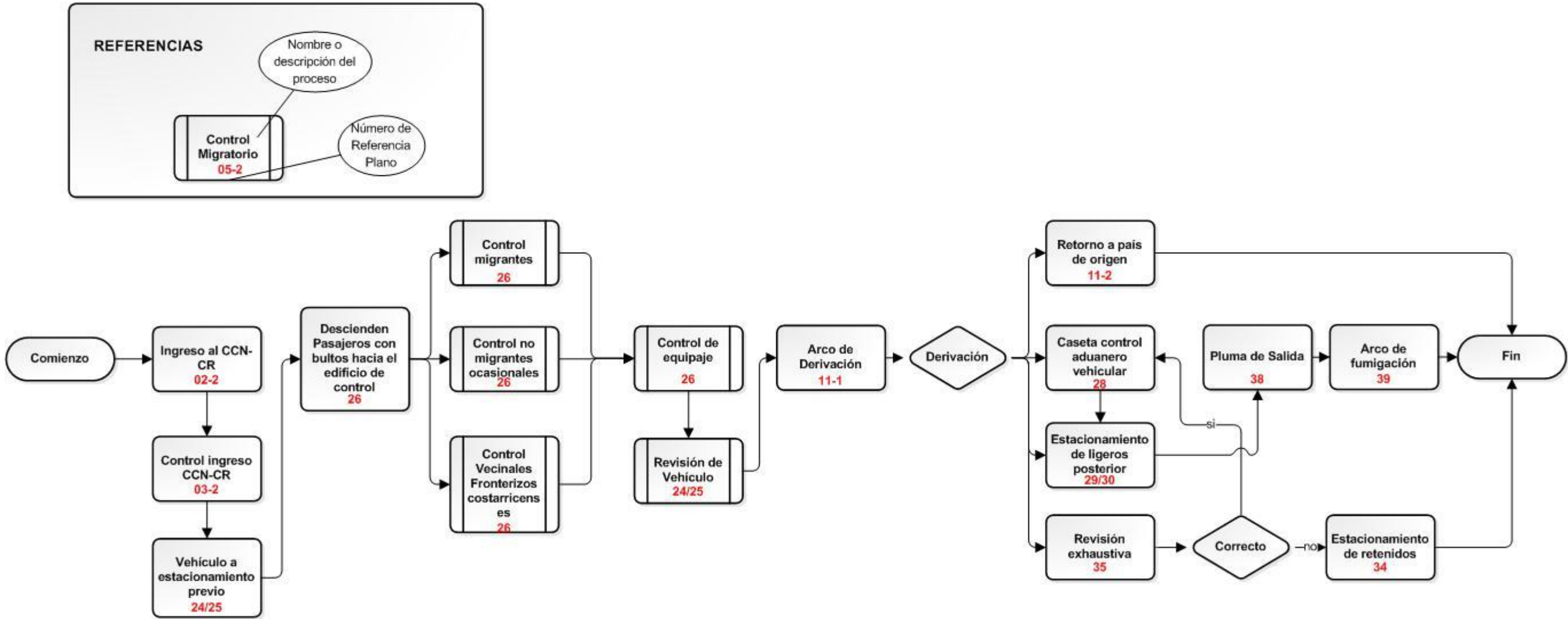
SALIDA DEL CCN-CR y EPIP



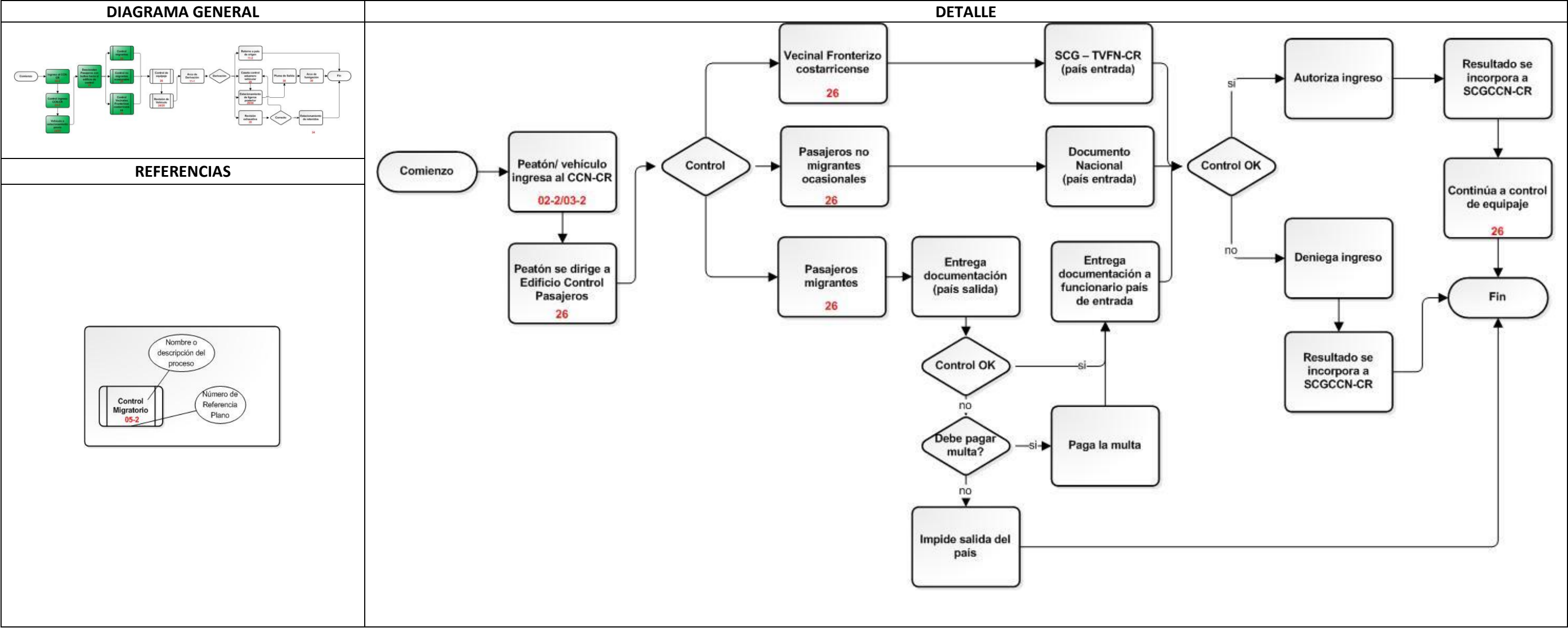
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DEL SCGCCN-CR	ACTUACIONES DEL TRANSPORTISTA
ROTONDA DE SALIDA	32		<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del MT conduce hacia la rotonda de salida donde la EG ubicada en el lugar le indicará que se dirija por el carril de retorno (20) hacia la rotonda de entrada del CCN-CR (02), lugar por donde deben salir los MT en el sentido Costa Rica - Panamá.</li></ul>
ARCO DE GESTIÓN - SALIDA	38	<ul style="list-style-type: none"><li>El SCGCCN-CR, a través del Arco de Gestión (04-1) ubicado en la rotonda de entrada (02) determinará hacia dónde debe dirigirse el vehículo habilitando la barrera en un sentido u otro, a saber:<ul style="list-style-type: none"><li>si se trata de un MT que debe dirigirse al Estacionamiento Previo de Ingreso a Panamá (EPIP) (41).</li><li>Si se trata de un MT rechazado que debe regresar a Panamá</li></ul></li><li>l SCGCCN-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CCN-CR (38.2)</li><li></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del MT se dirige hacia el Arco de Gestión (04-1) ubicado en la rotonda de entrada (02) del CCN-CR.</li><li>Si se trata de un MT que finalizó los trámites en Costa Rica y debe dirigirse a Panamá a continuar con los trámites panameños, deberá dirigirse al EPIP (41)</li><li>Si se trata de un MT rechazado, el MT deberá dirigirse a la ruta Panamericana para retornar a Panamá.</li><li></li></ul>

4.3.3 Proceso de Vehículos Particulares – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES  
PASO CANOAS: SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



INGRESO AL CCN-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN



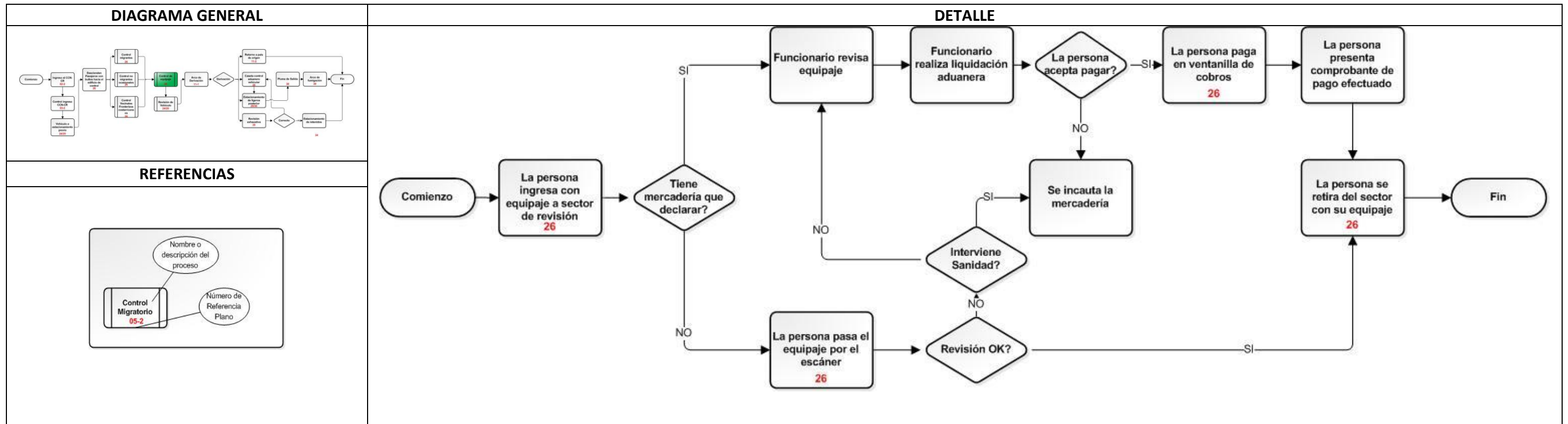
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A CCN-CR	02 – 2 y 03 - 2		<ul style="list-style-type: none"><li>El vehículo ingresa al CCN-CR por el carril de acceso de ligeros y buses y se dirige al Arco de Control de entrada de ligeros y buses donde el SCGCCN-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología</li><li>El conductor se dirige al estacionamientos de ligeros previo a control (24) y se estaciona</li><li>Los pasajeros del vehículo descienden del mismo con todo su equipaje y los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite migratorio</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS	26	<b>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none"><li>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entrada</li></ul></li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS		<p>documentación entregada por el peatón:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>○ Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li><li>○ VISA cuando corresponda</li></ul> <p><b>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para no migrantes ocasionales y Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional Costa Rica( TVFN-CR)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración del país de ENTRADA, de la fila de control de personas que llegan a Paso Canoas pero no cruzan la frontera, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none"><li>• Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>• Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li></ul></li><li>• La lectura de documento se hace mediante el SCGCCN-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.</li><li>• Para los trabajadores y habitante de Paso Canoas, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCCN-CR que habilitará o no a pasar por un molinete</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: quienes llegaron a la frontera pero no cruzaron la misma, por lo tanto no requieren realizar trámite migratorio</li><li>○ CONTROL TVFN-CR: los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza</li><li>• Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Cédula o Pasaporte vigente</li><li>○ VISA cuando corresponda</li></ul></li><li>• Para el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN-CR), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	26	<p><b>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para migrantes</b></p> <p><b>PAÍS DE SALIDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCN-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</li><li>• El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>• El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>• Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>• En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente</li><li>• Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado</li></ul> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado</li><li>• El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino</li><li>• El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>• Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>• En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</li></ul> <p><b>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte mediante el SCGCCN-CR y verifica que la persona se encuentre migratoriamente en el país de entrada y que tenga VISA vigente cuando corresponda</li><li>Si la persona no tiene el ingreso migratorio en el país de ENTRADA, se analizará el país desde donde proviene:<ul style="list-style-type: none"><li>Si la persona proviene del país vecino, le indicará que se dirija a la fila de control de ambos países a realizar el trámite previo de salida</li><li>Si la persona proviene de otro país diferente, se analizará el caso para verificar el motivo por el cual no realizó el trámite migratorio de entrada correspondiente</li></ul></li></ul> <p><b>CONTROL DE TVFN-CR: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza:</b></p> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el Sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El habitante o trabajador de Paso Canoas realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCCN-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros</li><li>Si el conductor del vehículo posee una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN-CR) podrá permanecer en el Estacionamiento de ligeros previo a control (24) en el vehículo vacío y realizar la lectura de la misma en el lector que se encuentra ubicado junto al Arco de Derivación (11-1) previo al avance del vehículo hacia el Estacionamiento de ligeros posterior a control (30)</li></ul>
<b>CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA</b>	26	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA, dependiendo de cada situación particular, en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>Si la documentación está vencida</li><li>Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda</li><li>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</li><li>Si no posee documentos o Tarjeta Vecinal Fronteriza</li></ul></li></ul>	
<b>CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS</b>	26	<ul style="list-style-type: none"><li>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:<ul style="list-style-type: none"><li>Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado</li><li>Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul></li><li>Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li><li>Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</li></ul>



## CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO

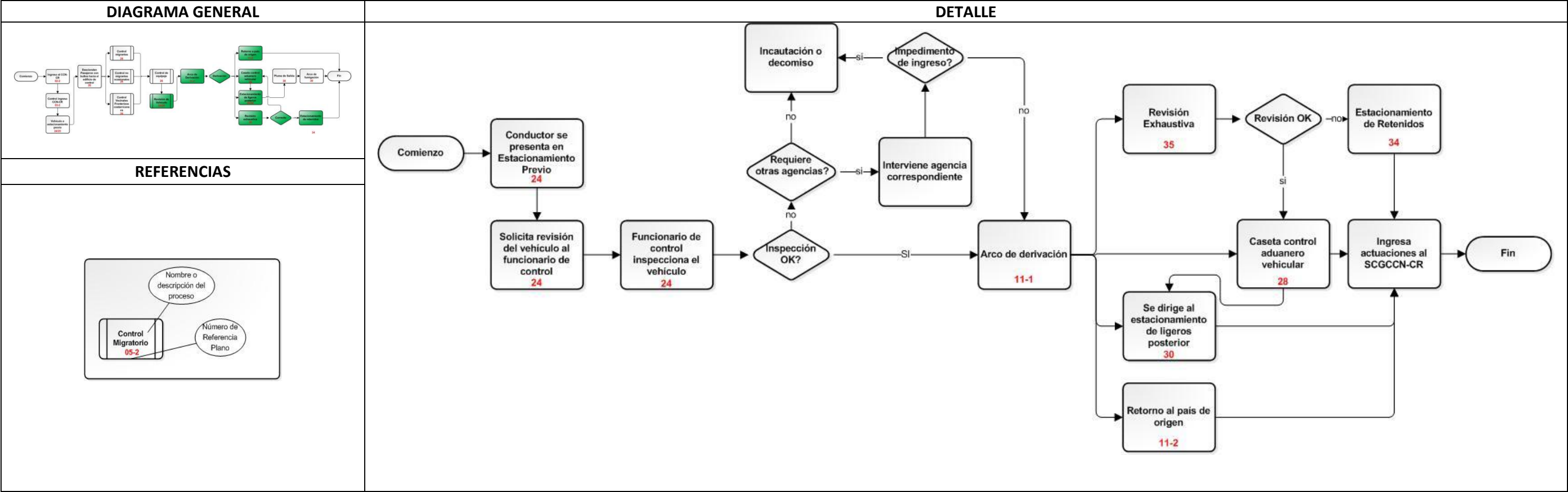


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control</li> <li>Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner</li> <li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li> <li>De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso</li> <li>Una vez revisado el equipaje de todos los acompañantes se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de ligeros posterior al control (30)</li> <li>Funcionarios de la aduana entregarán al conductor un pase electrónico para la búsqueda de su vehículo en el Estacionamiento de ligeros previo a control (24)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas</li> <li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner</li> <li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li> <li>Realizado el control: <ul style="list-style-type: none"> <li>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li> <li>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo</li> <li>Los acompañantes luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de ligeros posterior al control (30)</li> <li>En el caso de poseer una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN-CR) y tener equipaje, el conductor debe realizar el control del mismo en el escáner en edificio de control. El control de la TVFN-CR lo puede realizar en el lector que se encuentra ubicado en el Arco de Derivación (11-1) al momento de salir del estacionamiento con el vehículo</li> <li>El conductor del vehículo gestionará el pase electrónico necesario para habilitar su retorno al estacionamiento de ligeros previo a control (24) a la búsqueda de su vehículo</li> <li>Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y</li> </ul>



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA	26	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual</li><li>El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar</li><li>De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión</li><li>El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma</li><li>Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente</li><li>Realizado el control:<ul style="list-style-type: none"><li>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li><li>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos</li></ul></li></ul>	<p>se dirigirá por el sector correspondiente</p> <ul style="list-style-type: none"><li>La persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo comunica al funcionario de aduana</li><li>la persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros (26)</li><li>Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo</li></ul>

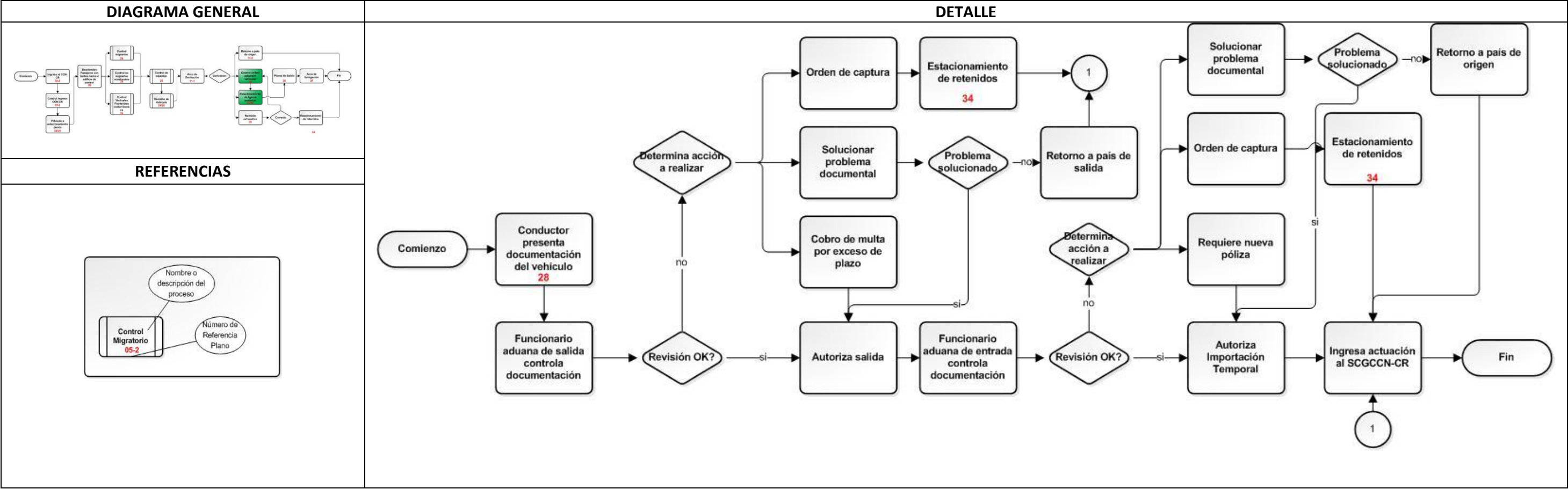
REVISIÓN DEL VEHÍCULO Y ARCO DE DERIVACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS PREVIO AL CONTROL : CONTROL DEL VEHÍCULO	24	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de las agencias de control de ambos países actuarán en forma conjunta en el estacionamiento de ligeros previo a control (24)</li><li>Los funcionarios realizarán el control del vehículo para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control de bultos en el edificio de control de pasajeros (26)</li><li>De detectarse mercadería no declarada, procederán a la incautación o decomiso y posterior destrucción según el caso y el tipo de mercadería</li><li>Toda la información sobre el resultado del control se incorpora al SCGCCN-CR</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Una vez finalizado el control del vehículo, el conductor conduce el mismo hacia el Arco de Derivación (11-1)</li><li>Si el conductor posee una Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN-CR), luego del control del vehículo podrá salir del estacionamiento una vez efectuado el control de la TVFN-CR en el lector que se encuentra ubicado en el Arco de Derivación (11-1)</li></ul>
ARCO DE DERIVACIÓN	11 - 1	<ul style="list-style-type: none"><li>En el Arco de Derivación el vehículo podrá ser dirigido a:<ul style="list-style-type: none"><li>la caseta de control aduanero vehicular (28)</li><li>el estacionamiento de ligeros posterior a control (30)</li><li>retorno al país de origen (11-2)</li><li>Área de Revisión Exhaustiva para un control general del vehículo</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor sale del estacionamiento de ligeros previo a control (24) y conduce el vehículo hacia el Arco de Derivación (11 -1)</li><li>En este hará la lectura del pase electrónico gestionado o en su defecto de la TVFN-CR.</li><li>Para aquellos casos en que sea necesario retornar el vehículo al país de origen este lo hará por el acceso rápido a la rotonda de retorno (11-2)</li></ul>
REVISIÓN EXHAUSTIVA	35	<ul style="list-style-type: none"><li>Funcionarios de las agencias de control proceden a realizar una revisión exhaustiva del vehículo:</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige al Área de revisión Exhaustiva ARE (35) del vehículo y desciende del mismo</li><li>Si los funcionarios de las agencias de control detectan irregularidades en la revisión , el conductor</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si se detecta alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercadería o a dar aviso a la policía según el caso reteniendo el vehículo y haciendo que se movilice hasta el Estacionamiento de Retenidos (35)</li><li>○ Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia la caseta de control aduanero vehicular (28) retomando por el Estacionamiento de ligeros previo a control (24)</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>	<p>asciende al vehículo y se dirigen a la caseta de control aduanero vehicular (28) retomando por el Estacionamiento de ligeros previo a control (24)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente y de corresponder a la retención del vehículo en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li></ul>

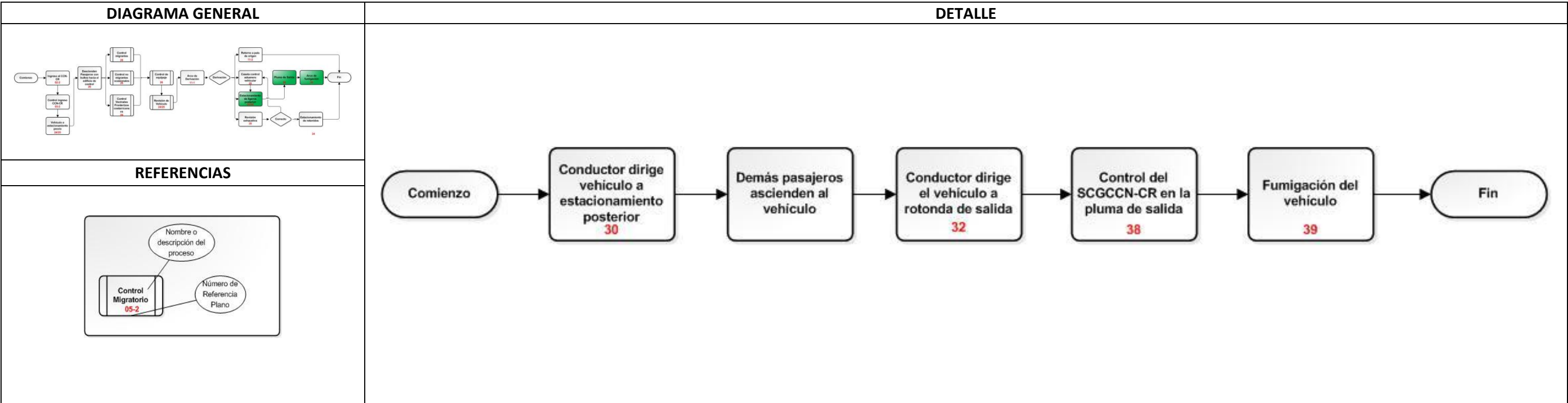
IMPORTACIÓN TEMPORAL



ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CASETA DE CONTROL VEHICULAR ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO	28	<ul style="list-style-type: none"><li>El SCGCCN-CR informará a los funcionarios aduaneros ubicados en las casetas los datos del conductor informados en el pase electrónico para que estos puedan constatarlos con documentos presentados.</li><li><b>PAÍS DE SALIDA</b></li><li><b>Si es un vehículo con placas del país de salida:</b></li><li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc.</li><li>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento de ligeros previo a control (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos (34)</li><li>Si el problema no es subsanable el vehículo puede retornar al país de salida por el acceso (11-2)</li></ul></li><li>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li><li><b>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de salida:</b></li><li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor realiza el trámite de salida - entrada del vehículo</li><li>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del vehículo</li><li>Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente</li><li>Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en el edificio de control de pasajeros (26)</li><li>El conductor de un vehículo de</li></ul>

ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento de ligeros previo a control (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una multa</li><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al estacionamiento de retenidos (34)</li><li>○</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li></ul> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <p><b>Si es un vehículo con placas del país de entrada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento de ligeros previo a control (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA</li></ul> <p><b>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de entrada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento de ligeros previo a control (24) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione o retorne al país de origen.</li><li>○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal</li></ul>	placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el edificio de control de pasajeros (26)

## SALIDA DEL CEN-CR

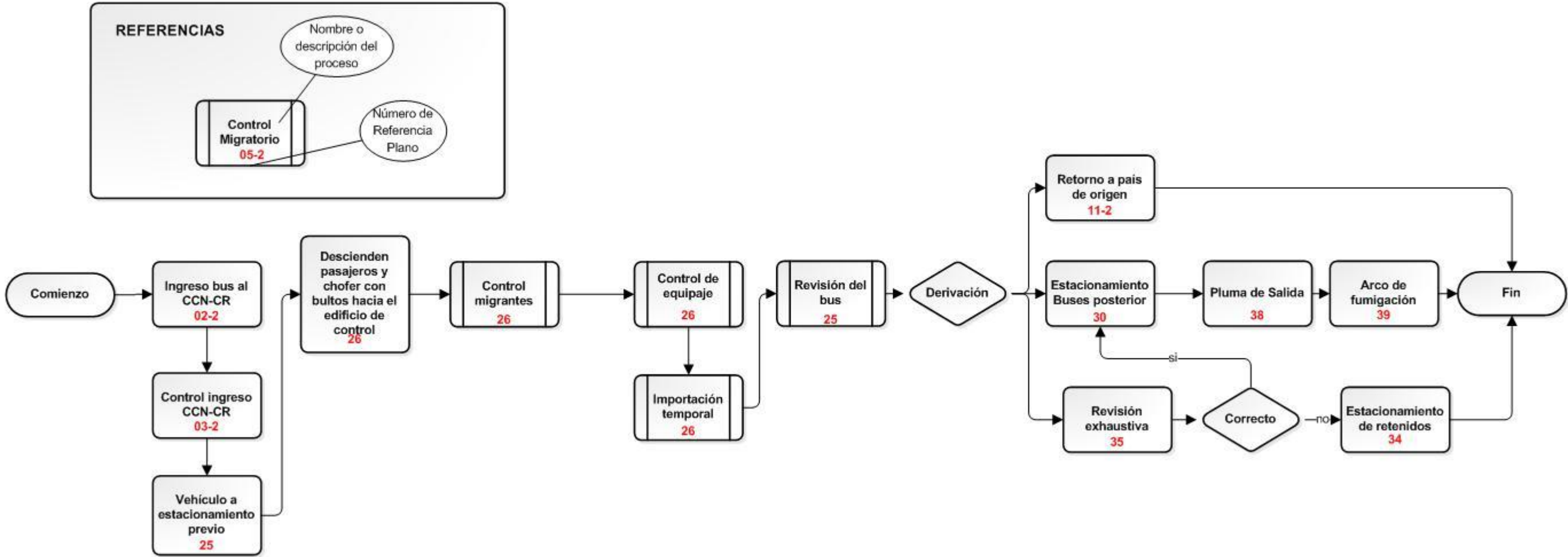


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS POSTERIOR AL CONTROL: PASAJEROS ASCIENDEN AL VEHÍCULO	30		<ul style="list-style-type: none"> <li>La Aduana permite que los pasajeros del vehículo ubicado en el estacionamiento de ligeros posterior al control (30) asciendan al mismo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Una vez finalizado el trámite en la caseta de control aduanero vehicular (28), o bien si el vehículo no requería de la realización del trámite aduanero, el conductor conduce el mismo hasta el estacionamiento de ligeros posterior a control (30) para que los demás pasajeros asciendan y se dirijan a la rotonda de salida (32)</li> <li>Si el conductor es el único ocupante del vehículo se dirige directamente a la rotonda de salida (32)</li> </ul>
ROTONDA DE SALIDA	32				<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor se dirige hacia la rotonda de salida CCN-CR (32)</li> </ul>
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL VEHÍCULO	38		<ul style="list-style-type: none"> <li>El SCGCCN-CR habilitará o no la salida del vehículo de acuerdo a los datos que disponga del mismo</li> <li>El SCGCCN-CR de la pluma de salida (38) almacenará la fecha y hora de salida del CCN-CR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCN-CR</li> </ul>
FUMIGACIÓN	39				<ul style="list-style-type: none"> <li>El vehículo antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación</li> <li>Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana</li> </ul>



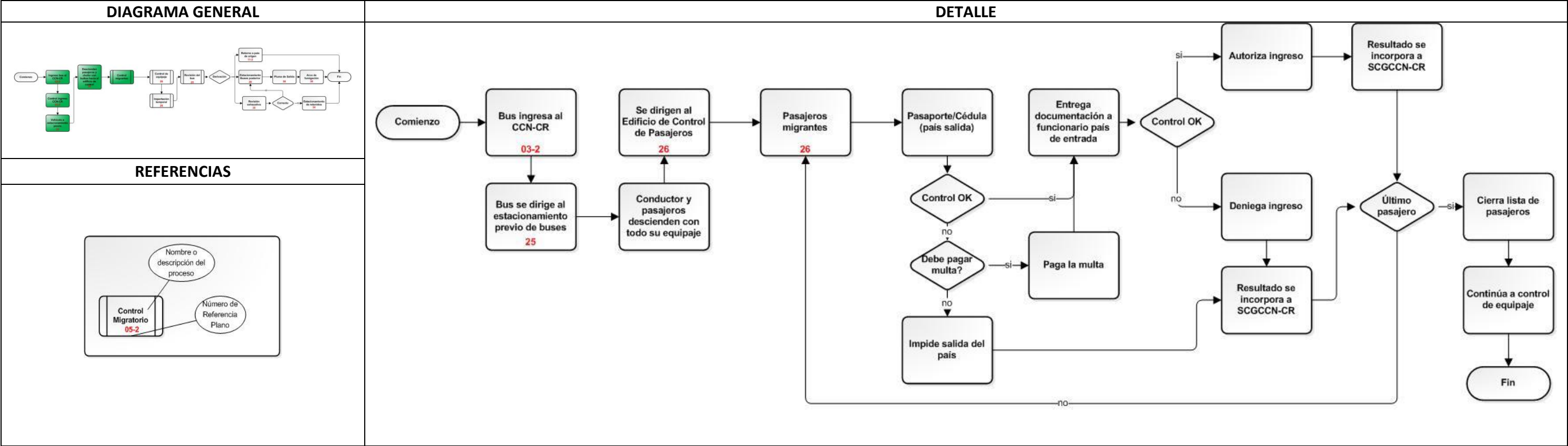
4.3.4 Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES  
PASO CANOAS SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA





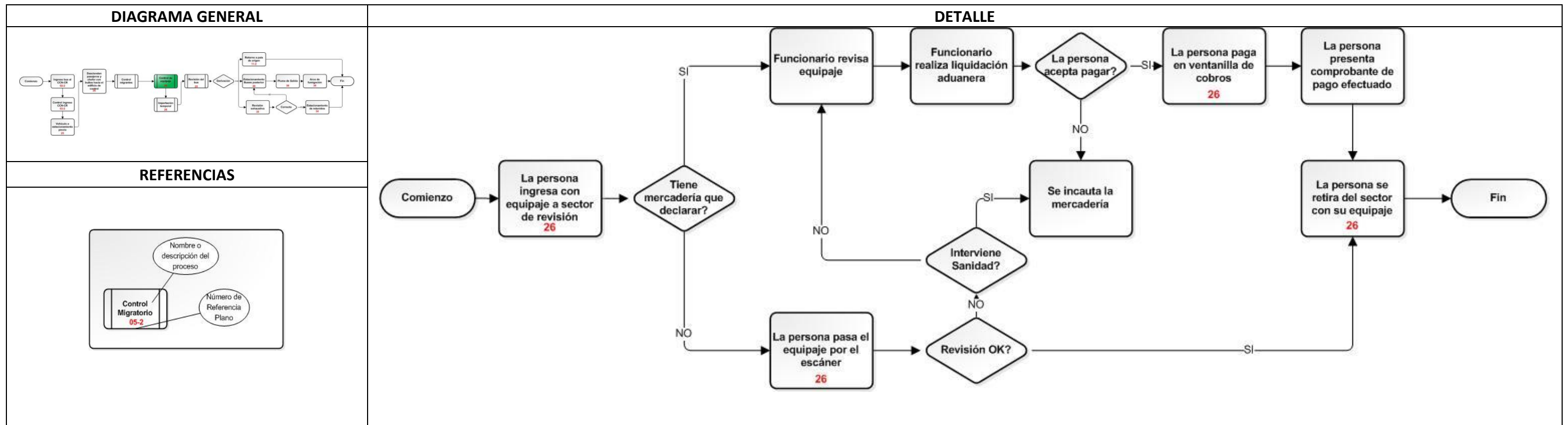
INGRESO AL CCN-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A CCN-CR	02-2 y 03-2		<ul style="list-style-type: none"><li>El Bus ingresa al CCN-CR por el carril de acceso de ligeros y buses y se dirige al Arco de Control de entrada para ligeros y buses, donde el SCGCCN-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología (03-2)</li><li>El conductor se dirige al estacionamientos de buses previo a control (25) y se estaciona</li><li>Los pasajeros del bus descenden del mismo con todo su equipaje y los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite migratorio</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA de la fila de control de ambos países recibe la documentación entregada por el conductor y los pasajeros:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li><li>VISA cuando corresponda</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>La empresa de bus internacional deberá enviar en forma electrónica al SCGCCN-CR la lista de pasajeros en forma previa al arribo del bus al CCN-CR</li><li>Los pasajeros se dirigen a la fila de CONTROL DE AMBOS PAÍSES</li><li>El conductor y pasajeros presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula o Pasaporte vigente</li><li>VISA cuando corresponda</li></ul></li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN:	26	CONTROL DE AMBOS PAÍSES: pasajeros Migrantes PAÍS DE SALIDA	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN		<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCN-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</li><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente</li><li>Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado</li></ul> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado</li><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	26	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>Si la documentación está vencida</li><li>Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda</li><li>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</li></ul></li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:<ul style="list-style-type: none"><li>Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado</li><li>Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul></li><li>Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros</li><li>El SCGCCN-CR controlará que todos los pasajeros de la lista enviada por el transportista en forma previa hayan sido controlados migratoriamente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li><li>Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</li></ul>

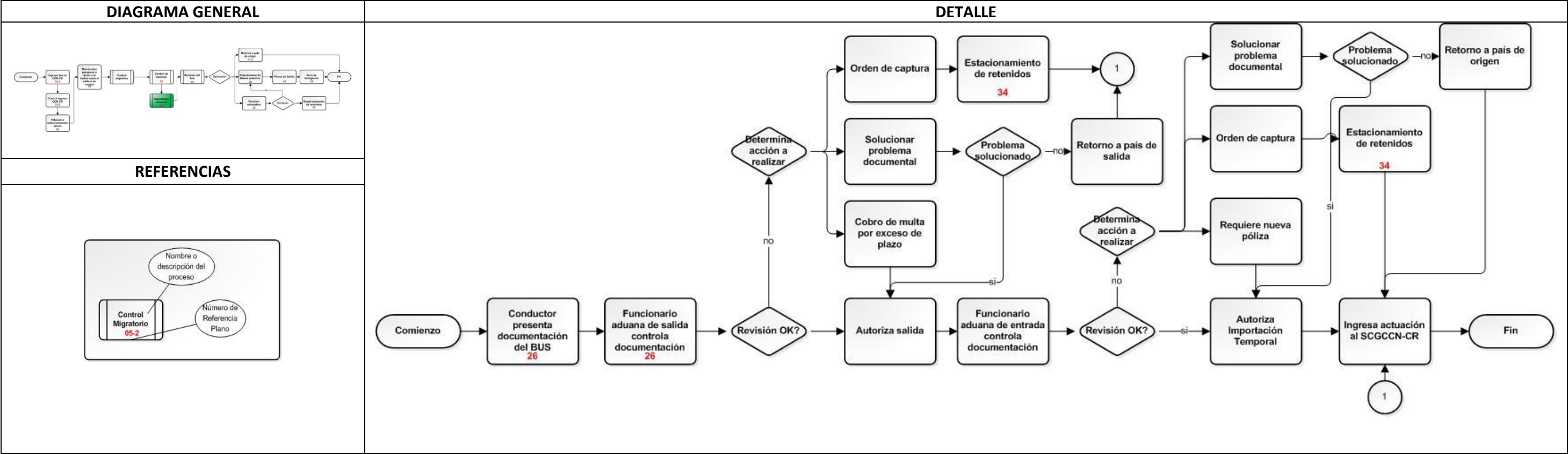
## CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control</li> <li>Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner</li> <li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li> <li>De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso</li> <li>Una vez revisado el equipaje de todos los pasajeros se autoriza la salida de los mismos al estacionamiento de buses posterior al control (29)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas</li> <li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner</li> <li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li> <li>Realizado el control:               <ul style="list-style-type: none"> <li>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li> <li>si no existe impedimento de ingreso, se</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las personas se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo</li> <li>Los pasajeros luego de realizar la revisión del equipaje se dirigen al estacionamiento de buses posterior al control (29)</li> <li>Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente</li> <li>El conductor luego de realizar el control de equipaje, se dirige a realizar el trámite de importación temporal del bus</li> </ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
			autoriza la salida e ingreso de los mismos	
<b>CONTROL DE PASAJEROS- ADUANA: CONTROL DE BULTOS CON MERCADERÍA DECLARADA</b>	<b>26</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual</li><li>El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar</li><li>El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma</li><li>Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida</li><li>De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente</li><li>Realizado el control:<ul style="list-style-type: none"><li>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li><li>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>La persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo comunica al funcionario de aduana</li><li>La persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros</li><li>Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo</li></ul>

IMPORTACIÓN TEMPORAL

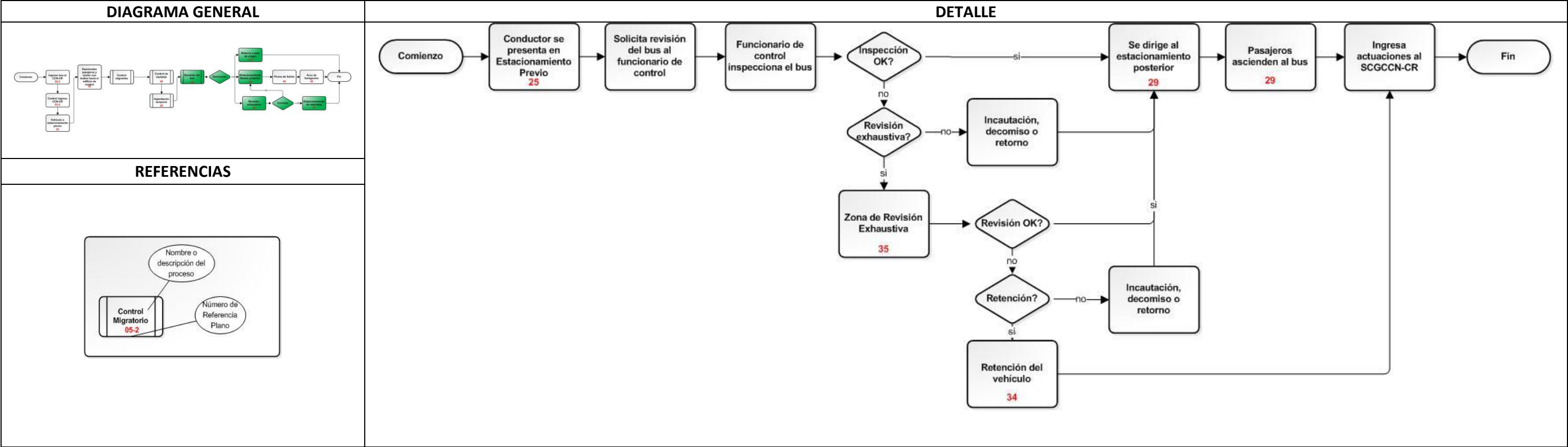


ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS ADUANA: IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL BUS	26	<p><b>PAÍS DE SALIDA</b></p> <p><b>Si es un bus con placas del país de salida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento de buses previo a control (25) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</li><li>○ En caso de que así lo amerite se podrá decidir el retorno del bus al país de origen</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li></ul> <p><b>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de salida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento de buses previo a control (25) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del bus en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor realiza el trámite de salida – entrada del bus</li><li>• Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del bus</li><li>• Posteriormente entrega al funcionario de la Aduana de ENTRADA la documentación correspondiente</li><li>• Si el seguro estuviera vencido, deberá tramitar uno nuevo en las oficinas de seguro ubicadas en el edificio de control de pasajeros</li><li>• El conductor de un bus de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el edificio de control de pasajeros</li><li>• El conductor luego de realizar los trámites de salida – entrada del bus se dirige al</li></ul>



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<p>multa</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes determinarán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</li></ul> <p>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</p> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <p><b>Si es un bus con placas del país de entrada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en el Estacionamiento de buses previo a control (25) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</li><li>○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA</li></ul> <p><b>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de entrada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, seguro, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la entrada y el bus permanecerá estacionado en Estacionamiento de buses previo a control (25) hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales quienes resolverán los pasos a seguir trasladando el vehículo al Estacionamiento de retenidos (34)</li><li>○ Si no tuviera seguro, se esperará a que el conductor tramite uno nuevo</li></ul></li><li>• Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de ENTRADA y se autoriza la Importación Temporal</li><li>• La información sobre el resultado de la Importación temporal del Bus es incorporada al SCGCCN-CR</li></ul>	<p>estacionamiento de buses previo al control (25) para proceder a la revisión del mismo</p>

REVISIÓN DEL BUS

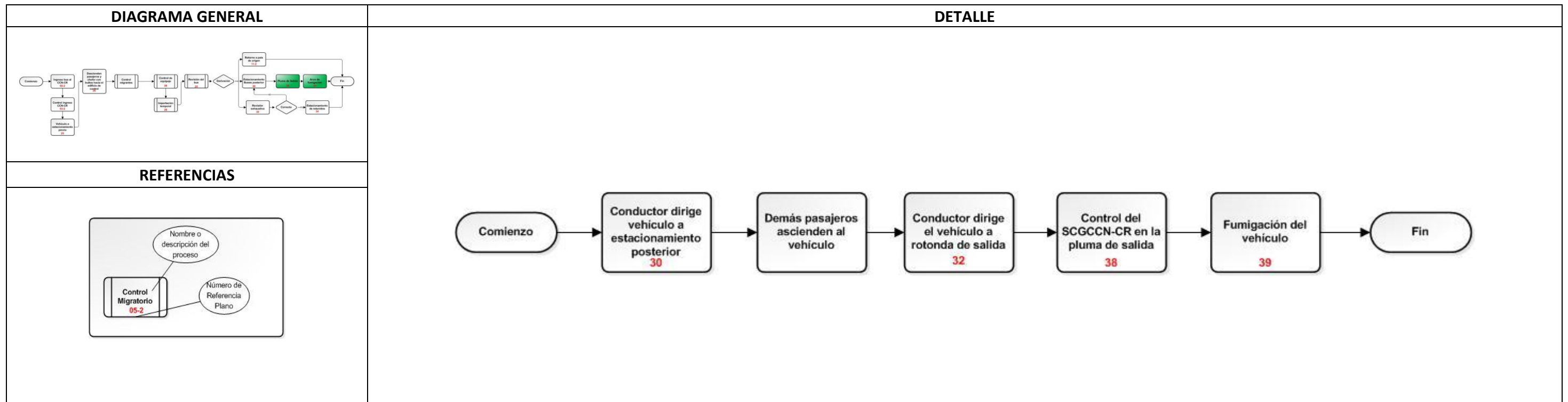


ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL	ACTUACIONES DE ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIENT O DE BUSES PREVIO AL CONTROL: CONTROL DEL BUS	25	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de los organismos de control de los dos países ubicados en el estacionamiento de buses previo a control (25), actuarán en forma coordinada para la realización de la revisión de los vehículos</li><li>Los funcionarios realizarán el control del bus para detectar si existen mercaderías, equipaje o bultos que no fueron presentados por el conductor o pasajeros en el proceso de control de bultos en el edificio de control de pasajeros</li><li>De detectarse mercadería no declarada, procederán a la incautación o decomiso según el caso</li><li>Los funcionarios podrán determinar que es necesario una revisión exhaustiva vehículo</li><li>De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas.</li><li>Los funcionarios que hayan realizado el control del bus indicarán al conductor si debe dirigirse al Área de Revisión Exhaustiva (ARE) (35) o al estacionamiento de buses posterior al control (29)</li><li>Toda la información sobre el resultado del control del vehículo se incorpora al SCGCCN-CR</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del bus se dirige al estacionamiento de buses previo al control (25) y se presenta junto al mismo</li><li>Una vez finalizado el control del bus, el conductor conduce el mismo hacia el Estacionamiento de buses posterior al control (29)</li></ul>
ESTACIONAMIENT	29		<ul style="list-style-type: none"><li>La Aduana permite que los pasajeros del bus ubicado en el</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor conduce el mismo hasta el</li></ul>



ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES ORGANISMOS DE CONTROL	ACTUACIONES DE ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
O DE BUSES POSTERIOR AL CONTROL: PASAJEROS ASCIENDEN AL BUS			estacionamiento de buses posterior al control (29) asciendan al mismo	estacionamiento de buses posterior a control (29) para que los demás pasajeros asciendan al mismo y se dirijan a la rotonda de salida (32)
REVISION EXHAUSTIVA	35		<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de la aduana de INGRESO le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionar</li><li>Procede a realizar la revisión exhaustiva del vehículo:<ul style="list-style-type: none"><li>En caso de detectarse alguna irregularidad se procederá al incautación o retención de la mercadería o a dar aviso a las agencias de seguridad según el caso y a la retención del vehículo en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder al ascenso de los pasajeros</li></ul></li><li>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor dirige al vehículo al área de Revisión Exhaustiva – ARE (34)</li><li>Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades, el conductor asciende al bus y se dirige hacia el estacionamiento de buses posterior al control (29) para proceder a levantar a los pasajeros</li><li>Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente</li></ul>

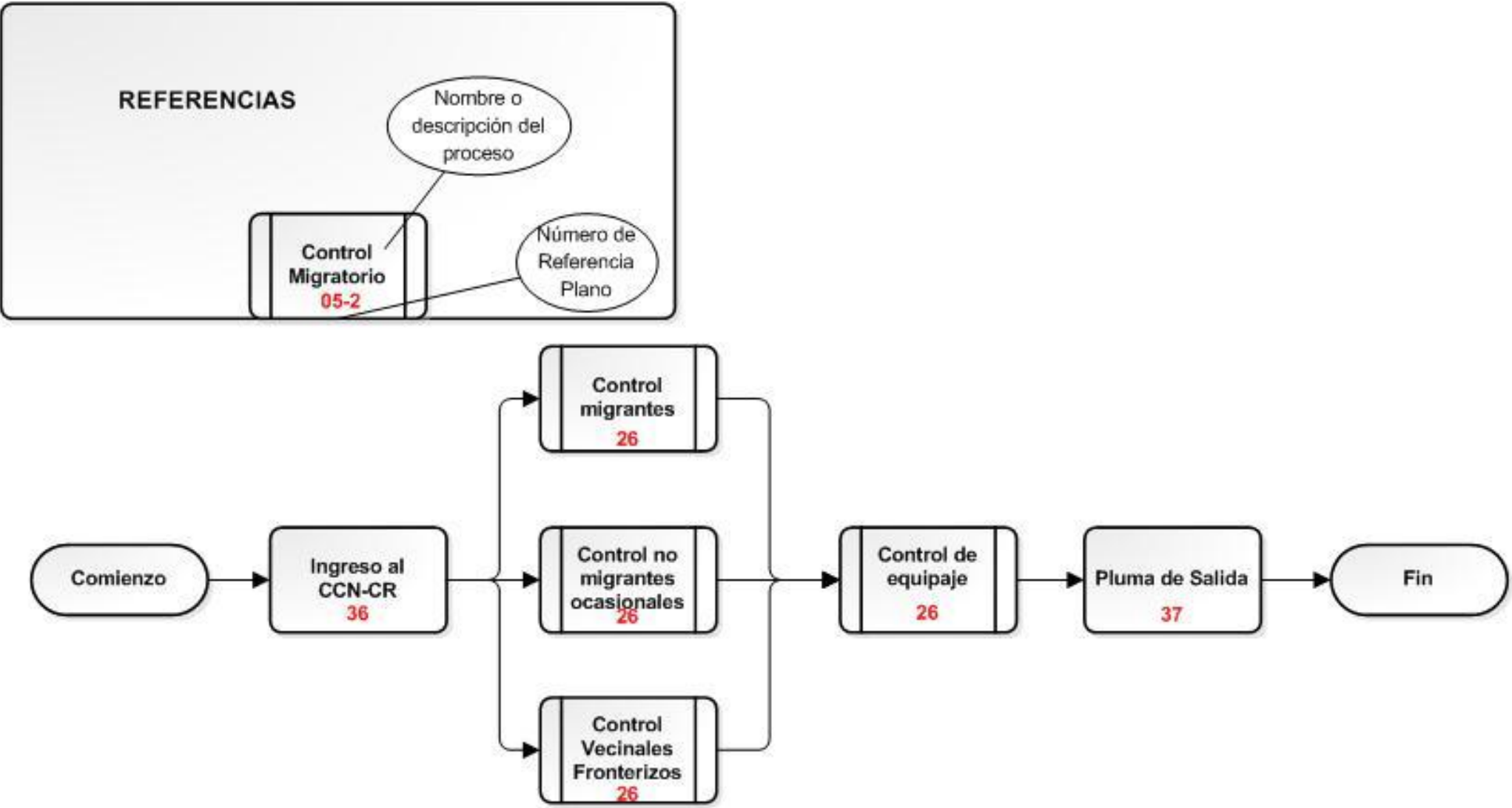
## SALIDA DEL CEN-CR



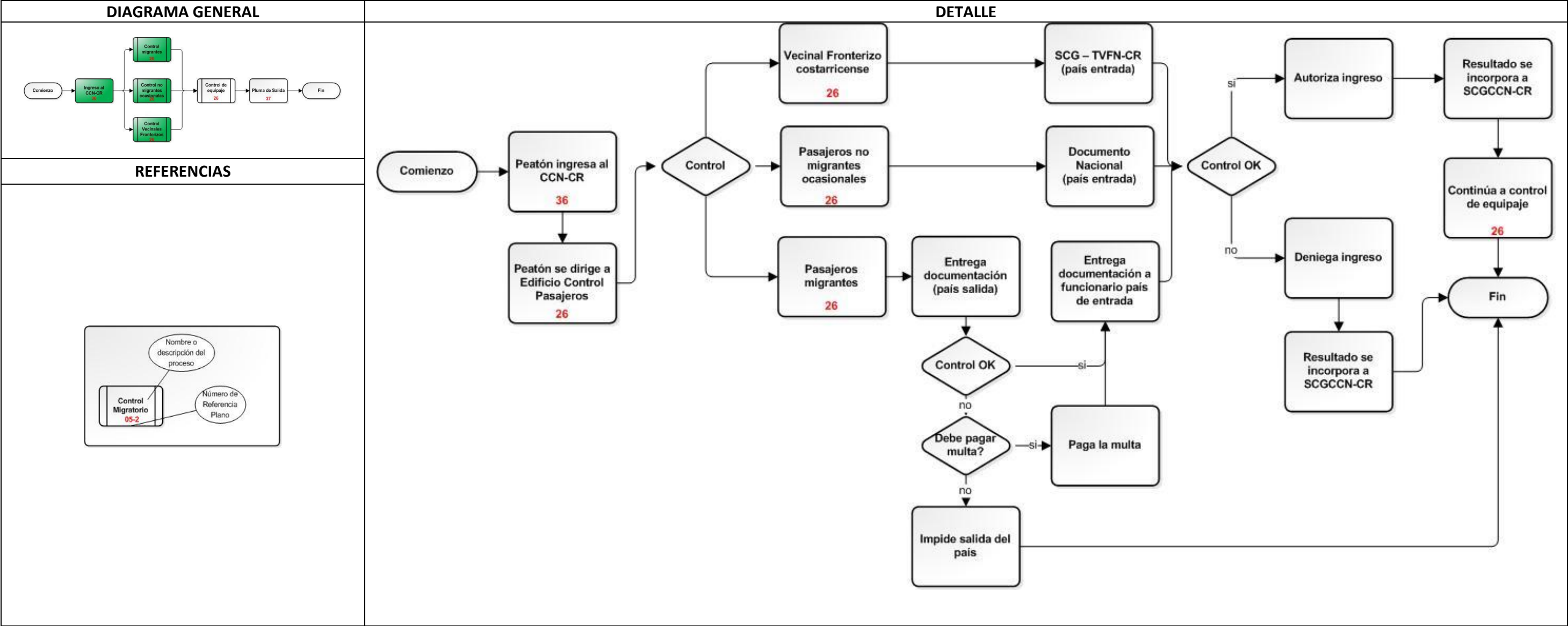
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ROTONDA DE SALIDA	32		<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor dirige el bus hasta el Estacionamiento de buses posterior al control (29), donde los pasajeros ascienden al vehículo.</li> <li>(El conductor se dirige hacia la rotonda de salida del CCN-CR (32)</li> </ul>
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL BUS	38	<ul style="list-style-type: none"> <li>El SCGCCN-CR habilitará o no la salida del bus de acuerdo a los datos que disponga del mismo</li> <li>El SCGCCN-CR de la pluma de salida almacenará la fecha y hora de salida del CCN-CR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor se dirige hacia la pluma en la rotonda de salida del CCN-CR (38)</li> </ul>
FUMIGACIÓN	39		<ul style="list-style-type: none"> <li>El vehículo antes de ingresar a la ruta Panamericana atraviesa el arco de fumigación (39)</li> <li>Una vez traspasado el arco se dirige a la ruta Panamericana</li> </ul>

4.3.5 Proceso de Control de Peatones – Sentido Panamá – Costa Rica

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES  
SENTIDO PANAMÁ – COSTA RICA



INGRESO AL CCN-CR Y CONTROL DE MIGRACIÓN



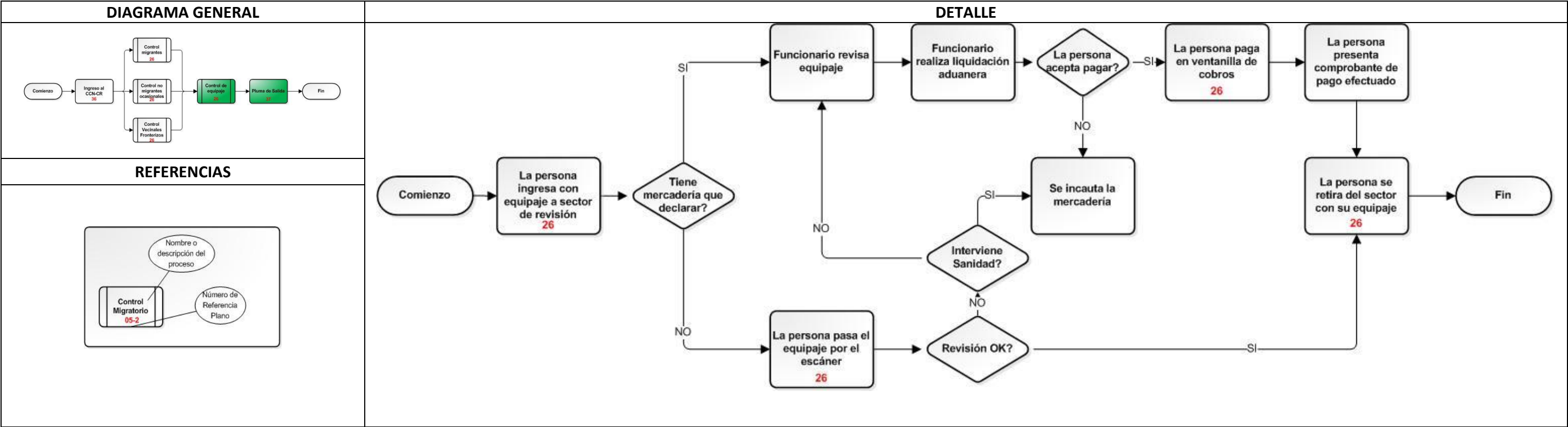
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
INGRESO A CCN-CR	36		<ul style="list-style-type: none"><li>El Peatón ingresa al CCN-CR del País Sede de los controles con su equipaje por el acceso de personas (36)</li><li>Avanza hacia el molinete donde el Sistema de Control de Gestión del CCN-CR (SCGCCN-CR) habilita el ingreso y hace el conteo sobre la cantidad de peatones que ingresan al CCN-CR</li></ul>
CAMINA HACIA EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS			<ul style="list-style-type: none"><li>El peatón se dirige por la senda de peatones hacia el edificio de control de pasajeros</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	<p><b>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para Migrantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA, de la fila de control de ambos países, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li><li>VISA cuando corresponda</li></ul></li></ul> <p><b>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA, de la fila de control de personas que llegan a Paso Canoas pero no cruzan la frontera, recibe la documentación entregada por el peatón:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li></ul></li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>La lectura de documento se hace mediante el SCGCCN-CR quien envía el resultado de la misma a los sistemas migratorios de los países según corresponda al trámite.</li><li>Para los trabajadores y habitante de Paso Canoas, la Tarjeta Vecinal Fronteriza es leída por un lector del SCGCCN-CR que habilitará o no a pasar por un molinete</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El peatón se dirige a la fila de Migración correspondiente, según el trámite a realizar:<ul style="list-style-type: none"><li>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: quienes deben realizar trámites migratorios de salida-entrada</li><li>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: quienes llegaron hasta Paso Canoas pero no cruzaron la frontera, por lo tanto no requieren realizar trámite migratorio</li><li>CONTROL TVFN-CRN-CR: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza</li></ul></li><li>El peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula o Pasaporte vigente</li><li>VISA cuando corresponda</li></ul></li><li>Para el caso de la Tarjeta Vecinal Fronteriza (TVFN-CR), la misma será leída por un lector que habilitará a pasar por un molinete ubicado en la fila correspondiente</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN	26	<p><b>CONTROL DE AMBOS PAÍSES: para Migrantes</b></p> <p><b>PAÍS DE SALIDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCN-CR con lo cual los sistemas de los dos países van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</li><li>El funcionario de Migración del país de SALIDA verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra multa</li><li>Entrega la documentación al funcionario de Migración del país de ENTRADA que está a su lado</li></ul> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA recibe la documentación por parte del funcionario de Migración del país de SALIDA que está a su lado</li><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA verifica en el sistema que la persona tenga la salida previa de su país, para los ciudadanos del país de destino</li><li>El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la entrada y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>En el caso de extranjeros, el funcionario de Migración controla que tenga VISA vigente cuando corresponda: si la tiene continúa con el trámite, caso contrario deniega entrada</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
		<p><b>CONTROL DEL PAÍS DE ENTRADA: para No Migrantes ocasionales</b></p> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración del país de ENTRADA ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte mediante el SCGCCN-CR y verifica que la persona se encuentre migratoriamente en el país de entrada y que tenga VISA vigente cuando corresponda</li><li>Si la persona no tiene el ingreso migratorio en el país de ENTRADA, se analizará el país desde donde proviene:<ul style="list-style-type: none"><li>Si la persona proviene del país vecino, le indicará que se dirija a la fila de control de ambos países a realizar el trámite previo de salida</li><li>Si la persona proviene de otro país diferente, se analizará el caso para verificar el motivo por el cual no realizó el trámite migratorio de entrada correspondiente</li></ul></li></ul> <p><b>CONTROL DE TVFN-CR: para los habitantes o trabajadores de Paso Canoas con Tarjeta Vecinal Fronteriza:</b></p> <p><b>PAÍS DE ENTRADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el Sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El habitante o trabajador de Paso Canoas realizará la lectura de su Tarjeta Vecinal Fronteriza en el lector del molinete asociado al SCGCCN-CR de la oficina de migración del edificio de control de pasajeros</li></ul>
<b>CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA</b>	26	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración deniega la ENTRADA-SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>Si la documentación está vencida</li><li>Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>En el país de ENTRADA, si no tiene la VISA para ingresar al país, cuando corresponda</li><li>En el país de SALIDA, si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</li><li>Si no posee algunos de los documentos requeridos para el trámite (pasaporte, cédula o Tarjeta Vecinal Fronteriza)</li></ul></li></ul>	
<b>CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS</b>	26	<ul style="list-style-type: none"><li>De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:</li><li>Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula, el pasaporte sellado o la tarjeta vecinal</li><li>Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li><li>Guarda la TVFN-CR luego de haber sido leída por el SCGCCN-CR</li><li>Se dirige al sector de aduana del mismo edificio de control de pasajeros donde se encuentra, para realizar el control de equipaje y bultos</li></ul>



CONTROL DE EQUIPAJE ACOMPAÑADO



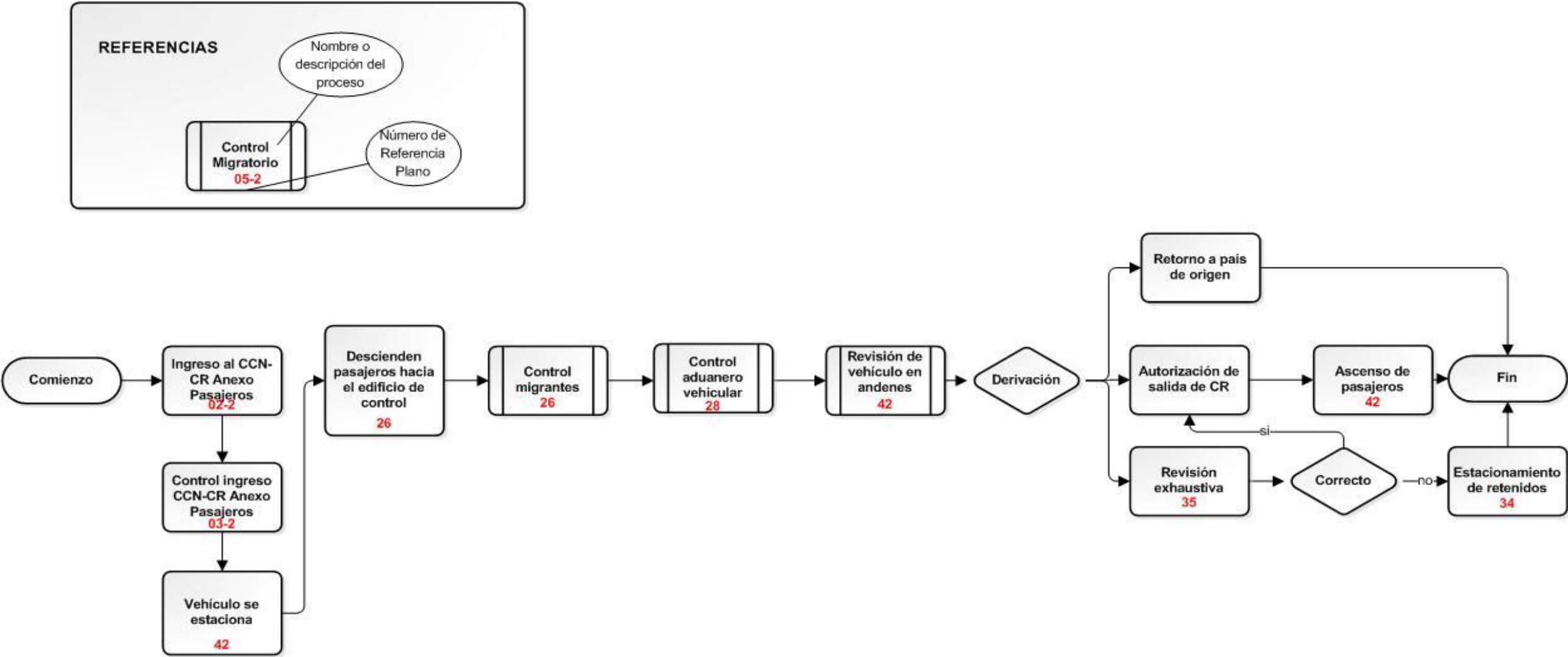
ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SANIDAD	ACTUACIONES DEL PEATÓN
CONTROL DE PASAJEROS  ADUANA: CONTROL DE BULTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de ambas Aduanas apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las demás agencias de control</li><li>Los funcionarios de las aduanas realizan el control de equipaje y bultos en el escáner</li><li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li><li>De detectarse mercadería no declarada, procederá a la incautación o decomiso según el caso</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias apostados en el sector del escáner del edificio de control de pasajeros actuarán en forma conjunta con los funcionarios de las Aduanas</li><li>Los funcionarios de las agencias fito y zoo sanitarias realizarán el control de equipaje y bultos en el escáner</li><li>De detectarse alguna irregularidad se procederá a revisar el equipaje en forma manual</li><li>Realizado el control:<ul style="list-style-type: none"><li>si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li><li>si no existe impedimento de ingreso, se autoriza la salida e ingreso de los mismos</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>La persona se dirige al escáner de control de equipaje para realizar la revisión del mismo</li><li>Si la persona tiene mercaderías que declarar, así lo hará saber al funcionario de aduana y se dirigirá por el sector correspondiente</li></ul>
CONTROL DE	26	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de aduana de ambos países, de la fila de pasajeros con mercadería declarada, procederán a revisar el equipaje en forma manual</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>De existir productos que requieren de su control, el funcionario de Aduana que realiza la inspección de</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>la persona se dirige a la fila correspondiente a mercadería a declarar y lo comunica al funcionario de aduana</li></ul>



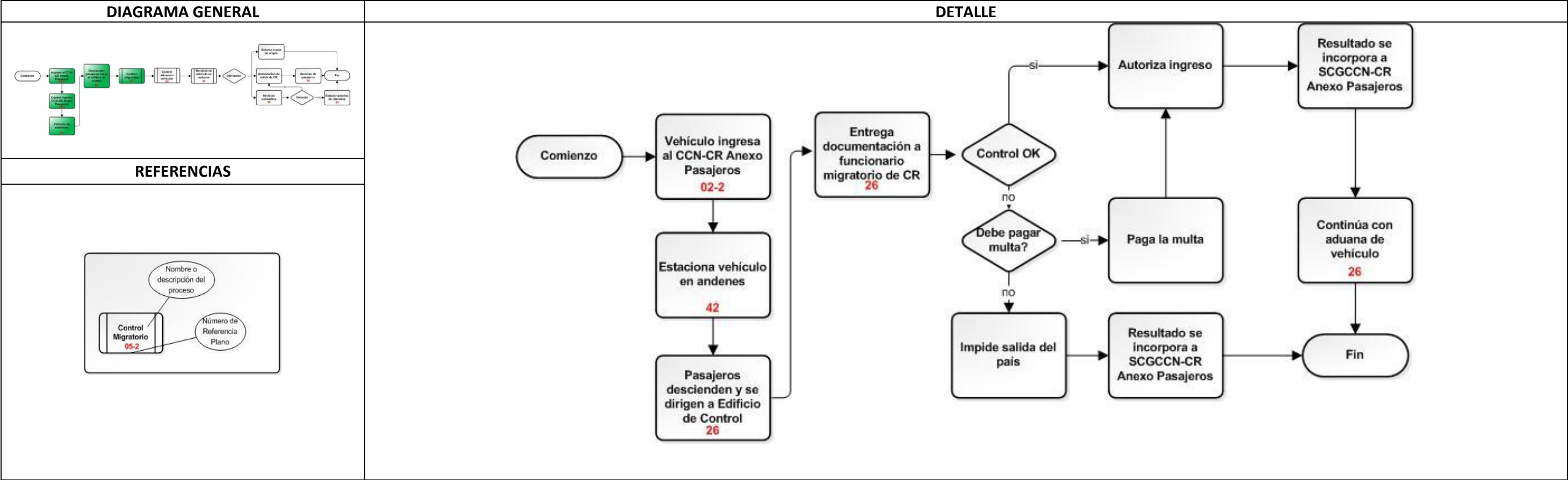
ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES SANIDAD	ACTUACIONES DEL PEATÓN
<b>PASAJEROS</b>  <b>ADUANA:</b> <b>CONTROL DE</b> <b>BULTOS CON</b> <b>MERCADERÍA</b> <b>DECLARADA</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de aduana del país de ENTRADA realizará una liquidación de tributos por la mercadería a importar</li><li>• De detectarse productos que requieren el control de otras agencias, por ejemplo fito y zoo sanitaras, da aviso a los funcionarios de las mismas que se encuentran en el área de revisión</li><li>• El funcionario de la aduana de ENTRADA entrega la liquidación para que la persona realice el pago de la misma</li><li>• Luego de efectuado el pago recibe el comprobante del mismo y autoriza la salida</li><li>• Una vez revisado el equipaje del peatón se autoriza la salida del mismo por la senda de peatones</li></ul>	<p>equipaje y bultos les dará aviso para que realicen el control pertinente</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Realizado el control:<ul style="list-style-type: none"><li>○ si se verifica impedimento del ingreso de los productos, se decomisan y se procede a su destrucción si corresponde</li><li>○ si no existe impedimento de ingreso, se autoriza el ingreso de los mismos</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La persona hace efectivo el pago de la liquidación efectuada por el funcionario de aduana en el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control de pasajeros</li><li>• Luego de efectuado el pago entrega al funcionario de aduana el comprobante del mismo</li></ul>
<b>CAMINA HACIA</b> <b>LA SALIDA</b>				<ul style="list-style-type: none"><li>• El peatón procede a retirarse del edificio de control de pasajeros y se dirige por la senda de peatones hacia la de salida del CCN-CR siguiendo las sendas marcadas a tal efecto <b>(37)</b>.</li></ul>

4.3.6 Proceso de Control de Vehículos Particulares – Sentido Costa Rica – Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE VEHÍCULOS PARTICULARES  
PASO CANOAS: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



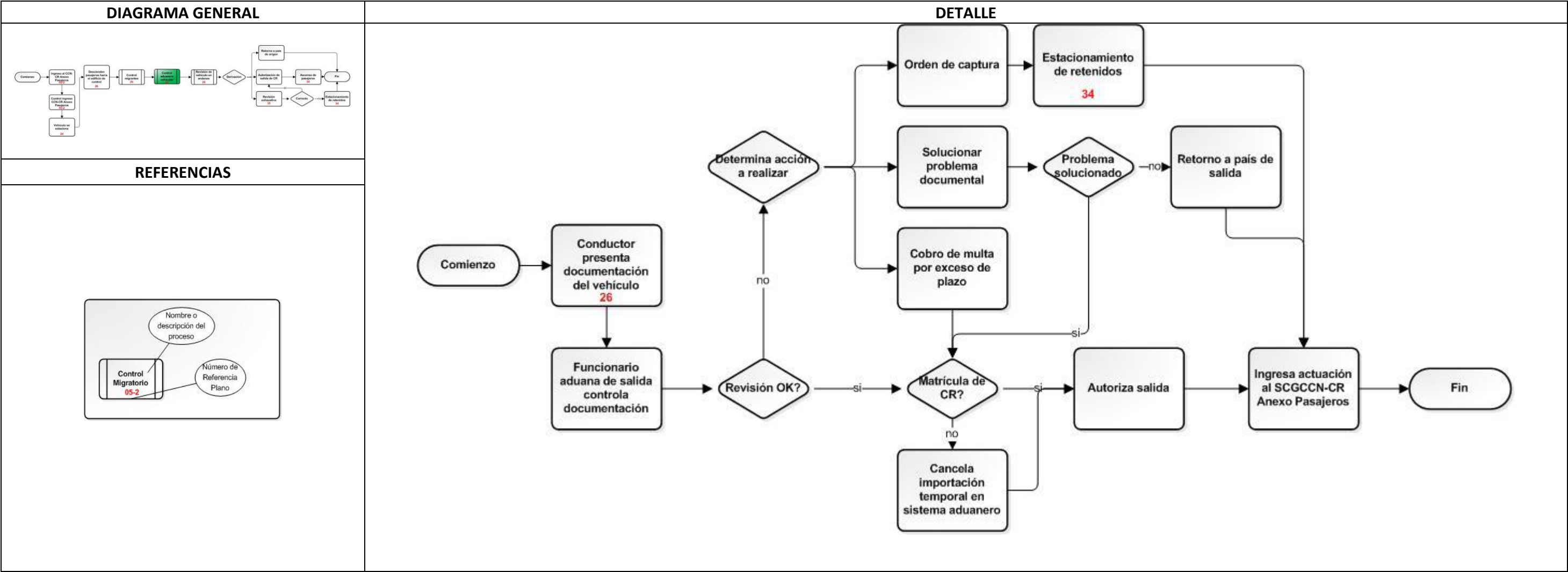
INGRESO AL CCN-CR ANEXO PASAJEROS SALIENTES Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A CCN-CR ANEXO PASAJEROS SALIENTES	02 – 2		<ul style="list-style-type: none"><li>El vehículo ingresa al CCN-CR ANEXO PS (Centro de Control Nacional Costa Rica Anexo Pasajeros Salientes) y se dirige al Control de entrada donde el SCGCCN-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología</li><li>El conductor se dirige al estacionamiento de ligeros (42) y se estaciona</li><li>Los pasajeros del vehículo descienden del mismo con los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros (26) a realizar el trámite migratorio</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	<b>CONTROL DEL PAIS DE SALIDA PARA LOS MIGRANTES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración de Costa Rica, recibe la documentación entregada:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, para realizar los trámites migratorios de salida de Costa Rica</li><li>Los pasajeros del vehículo presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula</li><li>Pasaporte</li></ul></li></ul>
CONTROL DE	26	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración de Costa Rica ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN		<p>en el SCGCCN-CR con lo cual el sistema van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración de Costa Rica verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>• El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>• Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>• En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente</li></ul>	<p>del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente</p>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración deniega la SALIDA, dependiendo de cada situación particular, en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>○ Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>○ Si la documentación está vencida</li><li>○ Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>○ Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</li><li>○ Si no posee documentos</li></ul></li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• De estar todo correcto, el funcionario de Migración registran la salida de la persona:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado</li><li>○ Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul></li><li>• Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li></ul>

CONTROL ADUANA VEHÍCULO

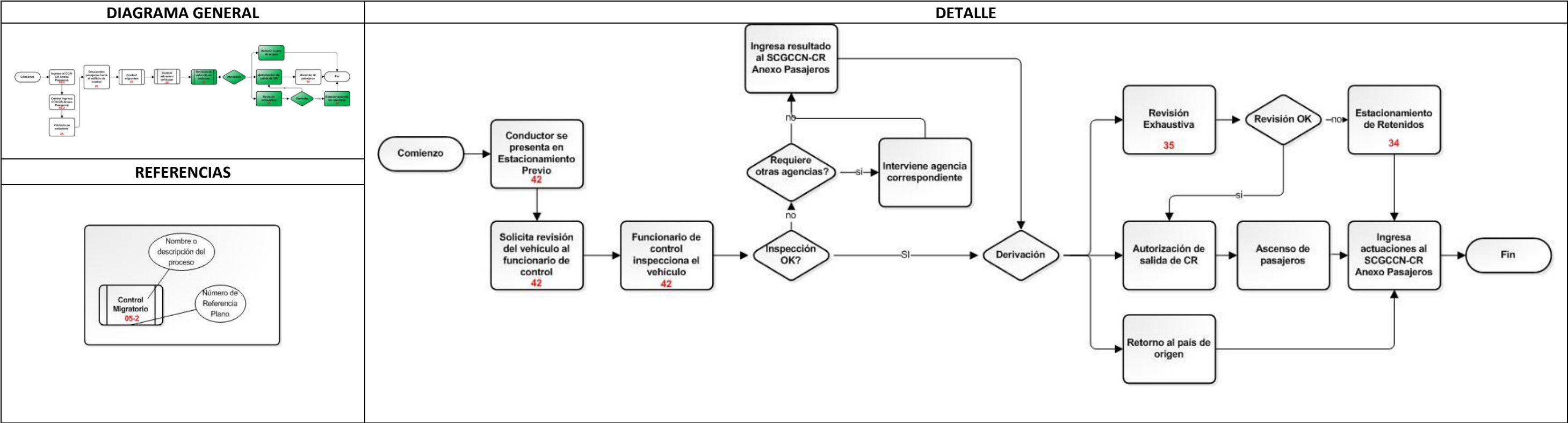


ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL VEHICULAR ADUANA: CANCELACIÓN IMPORTACIÓN TEMPORAL DEL VEHÍCULO	26	<p><b>Si es un vehículo con placas del país de salida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, certificado de permiso de salida, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento (42) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>◦ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>◦ Si el problema no es subsanable el vehículo puede retornar al país de salida (Costa Rica)</li><li>◦ Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li></ul></li></ul> <p><b>Si es un vehículo con placas de otro país diferente al país de salida:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor realiza el trámite de salida del vehículo</li><li>• Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del vehículo</li><li>• El conductor de un vehículo de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país,</li></ul>

ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el vehículo, propiedad, permiso de conductor, etc.</li><li>• Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el vehículo retornar al Estacionamiento (42) donde permanecerá hasta que se solucione el problema:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li><li>○ Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del vehículo en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una multa</li><li>○ Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>○ Si no hay irregularidades, se cancela el trámite de importación temporal realizado al ingreso del vehículo al país y se finaliza el trámite de SALIDA</li></ul></li></ul>	debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el edificio de control de pasajeros (26)



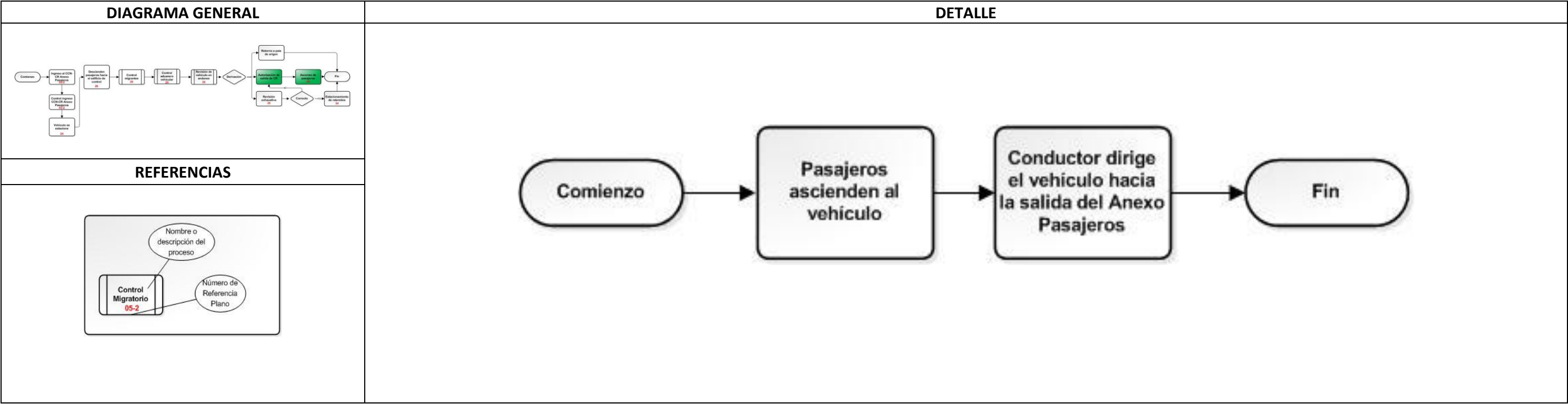
REVISIÓN DEL VEHÍCULO Y DERIVACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR Y PASAJEROS
ESTACIONAMIENTO DE LIGEROS CONTROL DEL VEHÍCULO	42	<ul style="list-style-type: none"><li>Los funcionarios de las agencias de control de Costa Rica actuarán en el estacionamiento (42)</li><li>Los funcionarios realizarán el control del vehículo para detectar si existen mercaderías que no pueden salir de CR o que revisten algún delito.</li><li>De detectarse este tipo de mercaderías procederán a la incautación o decomiso y posterior destrucción según el caso y el tipo de mercadería</li><li>Toda la información sobre el resultado del control se incorpora al SCGCCN-CR</li></ul>		Una vez finalizado el control del vehículo, el conductor será derivado de acuerdo a lo actuado.
DERIVACIÓN		<ul style="list-style-type: none"><li>Como resultado del control vehicular y de las actuaciones aduaneras sobre el vehículo el funcionario ubicado en el estacionamiento podrá derivar el vehículo a:<ul style="list-style-type: none"><li>salida del Anexo pasajeros con destino a Panamá</li><li>retorno al país de origen (Costa Rica)</li><li>al Área de Revisión Exhaustiva (ARE) (35)</li></ul></li><li>El resultado de la actuación se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros ascienden al vehículo para los casos de salida del Anexo tanto hacia PN como retorno a CR.</li><li>El vehículo sale del estacionamiento de ligeros (42) y conduce de acuerdo a la condición de derivación informada por el funcionario.</li></ul>
REVISIÓN EXHAUSTIVA	35	<ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de la agencia de control le indica al conductor del vehículo donde se tiene que estacionar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor dirige al ARE (35) al vehículo y desciende del mismo</li></ul>

ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<ul style="list-style-type: none"><li>• Procede a realizar una revisión exhaustiva del vehículo:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si se detecta alguna irregularidad se incauta el material encontrado o bien se retiene el vehículo en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>○ Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación hacia la salida previo ascenso de pasajeros</li></ul></li><li>• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Si el funcionario de control no detecta irregularidades en la revisión el conductor asciende al vehículo y se dirigen hacia el estacionamiento para el ascenso de los pasajeros (42)</li><li>• Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente, o bien a la retención del vehículo en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li></ul>

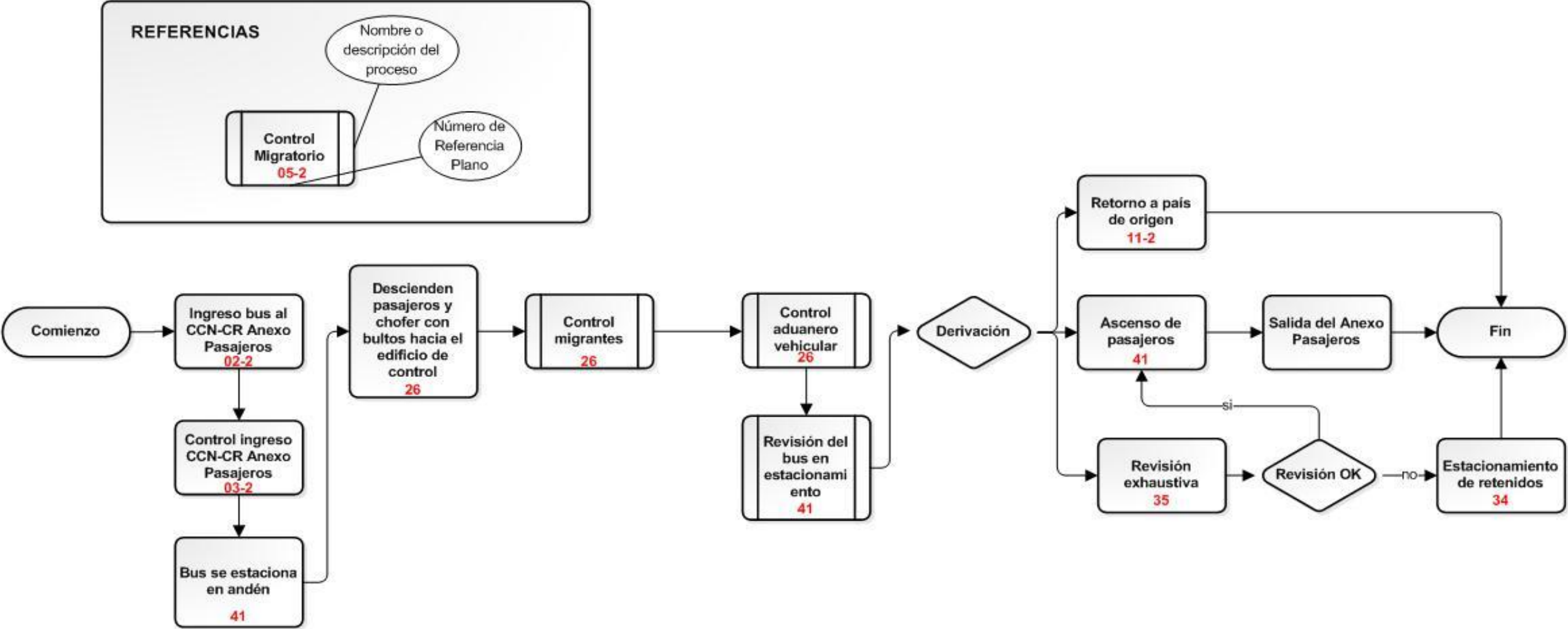
SALIDA DEL CCN-CR ANEXO PS



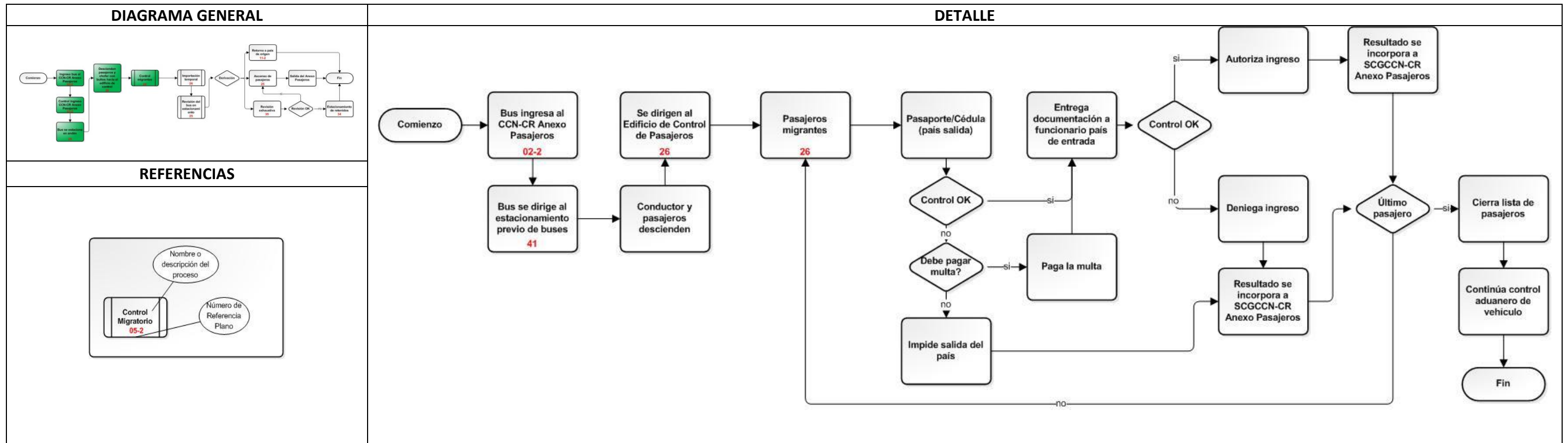
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
ESTACIONAMIE NTO DE LIGEROS PASAJEROS ASCIENDEN AL VEHÍCULO	42		<ul style="list-style-type: none"><li>La Aduana permite que los pasajeros del vehículo ubicado en el estacionamiento de ligeros asciendan al mismo. El horario de salida del vehículo del Anexo pasajeros será el especificado en la autorización de continuación de viaje dada por el funcionario de control en el estacionamiento en el momento de la derivación</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Una vez autorizado a salir, los demás pasajeros asciendan y se dirijan a la pluma de salida</li><li>Si el conductor es el único ocupante del vehículo se dirige directamente a la pluma de salida</li></ul>
PLUMA DE SALIDA : SALIDA DEL VEHÍCULO					<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se dirige hacia la pluma de salida del CCN-CR ANEXO PS, de acuerdo a lo establecido en la derivación sigue viaje hacia PN o retorna a CR</li></ul>

4.3.7 Proceso de Control de Buses Internacionales – Sentido Costa Rica – Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE BUSES INTERNACIONALES  
PASO CANOAS: SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



## INGRESO Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
INGRESO A CCN-CR ANEXO PS	02 – 2		<ul style="list-style-type: none"> <li>El Bus ingresa al CCN-CR ANEXO PS, donde el SCGCCN-CR hace una captura de las placas e imágenes del vehículo, registra la fecha y hora de arribo y la tipología (03-2)</li> <li>El conductor se dirige al estacionamientos de buses <b>(41)</b> y se estaciona</li> <li>Los pasajeros del bus descienden del mismo con los documentos requeridos para los controles y se dirigen a la Oficina de Migración ubicada en el edificio de control de pasajeros <b>(26)</b> a realizar el trámite migratorio</li> </ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	<b>CONTROL DEL PAIS DE SALIDA PARA LOS MIGRANTES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>El funcionario de Migración de Costa Rica, recibe la documentación entregada: <ul style="list-style-type: none"> <li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li> <li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los pasajeros se dirigen a la fila de Migración correspondiente, para realizar los trámites migratorios de salida de Costa Rica</li> <li>Los pasajeros del bus presentan la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en: <ul style="list-style-type: none"> <li>Cédula</li> <li>Pasaporte</li> </ul> </li> </ul>
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA	26	<b>CONTROL DEL PAÍS DE SALIDA PARA LOS MIGRANTES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>El funcionario de Migración de Costa Rica ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte en el SCGCCN-CR con lo cual el sistema van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente</li> </ul>

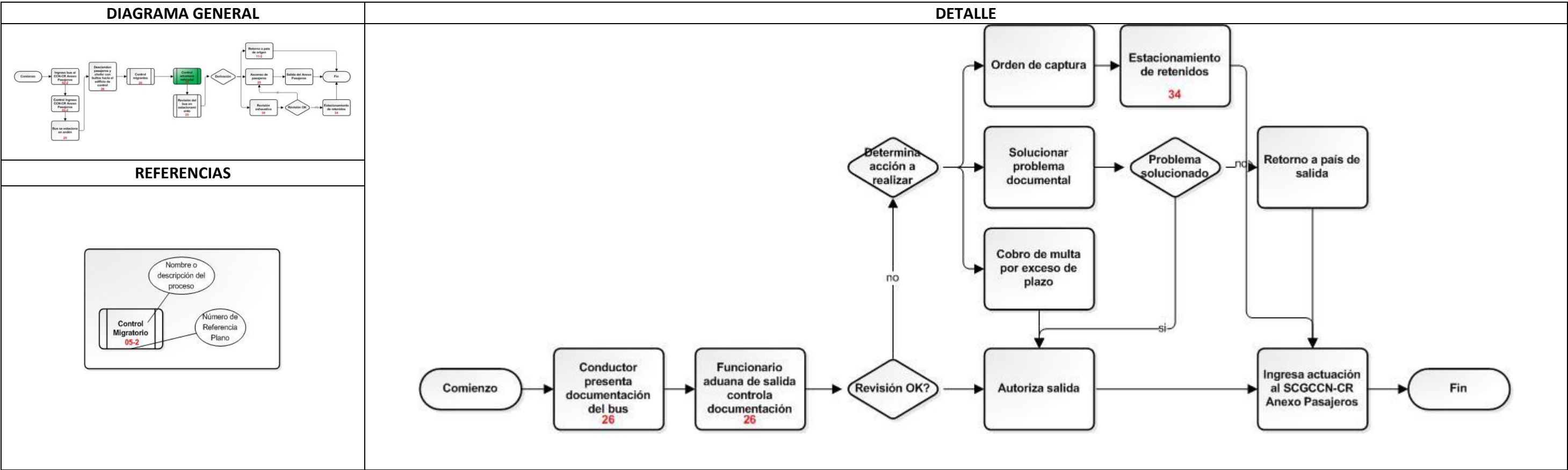
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
DOCUMENTACIÓN		<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración de Costa Rica verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>• El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>• Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>• En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente</li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración deniega la SALIDA, dependiendo de cada situación particular, en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>◦ Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>◦ Si la documentación está vencida</li><li>◦ Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>◦ Si el ciudadano extranjero excedió el plazo de permanencia y no ha abonado la multa correspondiente</li><li>◦ Si no posee documentos</li></ul></li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• De estar todo correcto, el funcionario de Migración registran la salida de la persona:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o pasaporte sellado</li><li>◦ Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul></li><li>• Este trámite lo realiza para el conductor y cada uno de los pasajeros</li><li>• El SCGCCN-CR controlará que todos los pasajeros de la lista enviada por el transportista en forma previa hayan sido controlados migratoriamente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li></ul>





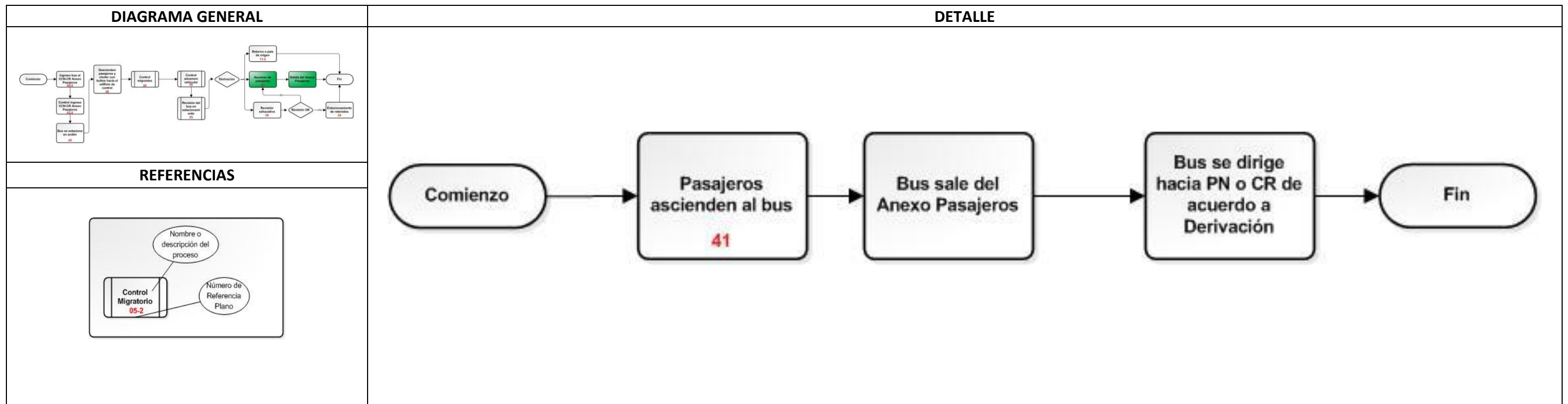
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE AGENCIAS DE CONTROL	ACTUACIONES ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
		<ul style="list-style-type: none"><li>○ al Área de Revisión Exhaustiva (ARE) (35)</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• derivación.</li></ul>
REVISIÓN EXHAUSTIVA	35	<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de la agencia de control le indica al conductor del bus donde se tiene que estacionar</li><li>• Procede a realizar una revisión exhaustiva del bus:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si se detecta alguna irregularidad se incauta el material encontrado o bien se retiene el bus en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>○ Si no se detectan irregularidades, autoriza la continuación del viaje y el ascenso de los pasajeros (41)</li></ul></li><li>• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor dirige al ARE (35) al bus y desciende del mismo</li><li>• Si el funcionario de aduana no detecta irregularidades en el escaneo, el conductor asciende al bus y se dirige al Estacionamiento (41)</li><li>• Si se detectan irregularidades se someterá al proceso infraccional correspondiente, o bien a la retención del bus en el Estacionamiento de Retenidos (34)</li></ul>

# CONTROL ADUANA BUS



ACTIVIDAD	REF	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
CONTROL VEHICULAR ADUANA	26	<p><b>Si es un bus con placas del país de salida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc.</li> <li>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el bus esperar en el Estacionamiento <b>(41)</b> donde permanecerá hasta que se solucione el problema:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li> <li>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al Estacionamiento de Retenidos <b>(34)</b></li> <li>Si el problema no es subsanable el bus puede retornar al país de salida (Costa Rica)</li> <li>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor realiza el trámite de salida del bus</li> <li>Entrega al funcionario de la Aduana de SALIDA la documentación del bus</li> <li>El conductor de un bus de placas de otros país diferente al país de SALIDA que excedió el plazo de permanencia en el país, debe pagar la multa correspondiente en el lugar destinado a tal fin en el edificio de control de pasajeros <b>(26)</b></li> </ul>
		<p><b>Si es un bus con placas de otro país diferente al país de salida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recibe del conductor la documentación correspondiente para controlar el bus, propiedad, permiso de conductor, etc.</li> <li>Si existe alguna irregularidad, se deniega la salida debiendo el bus esperar en el Estacionamiento <b>(41)</b> donde permanecerá hasta que se solucione el problema:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Si el problema es documental, se esperará a que el conductor lo solucione</li> <li>Si el problema consiste en que se excedió el plazo de permanencia del bus en el territorio nacional del país de salida, se procede al cobro de una multa</li> <li>Si el problema consiste en alguna orden de captura, se lo comunicará a las autoridades policiales y se trasladará al Estacionamiento de Retenidos <b>(34)</b></li> </ul> </li> <li>Si no hay irregularidades, finaliza el trámite de SALIDA</li> </ul>	

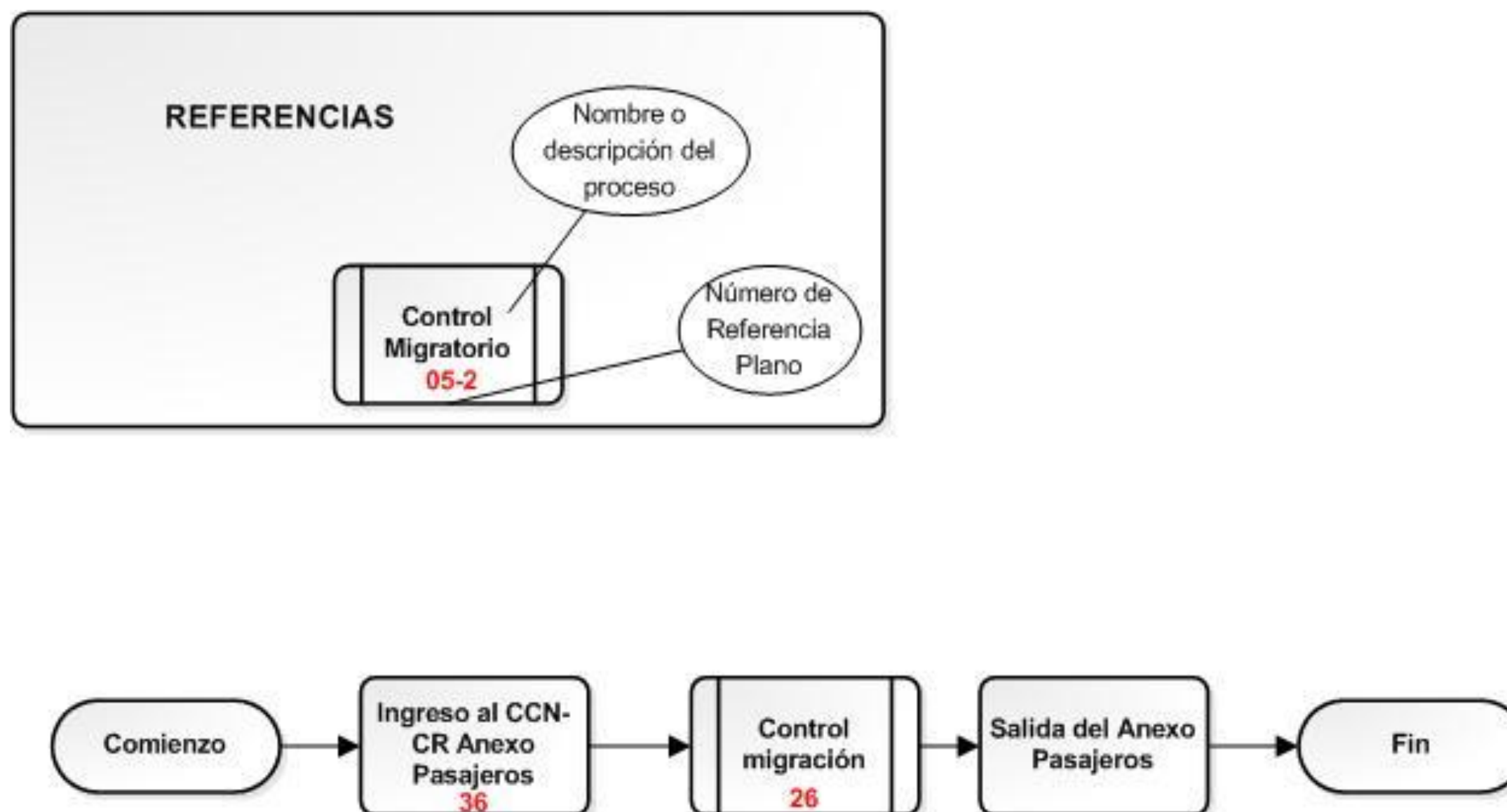
## SALIDA DEL CEN-CR ANEXO PS



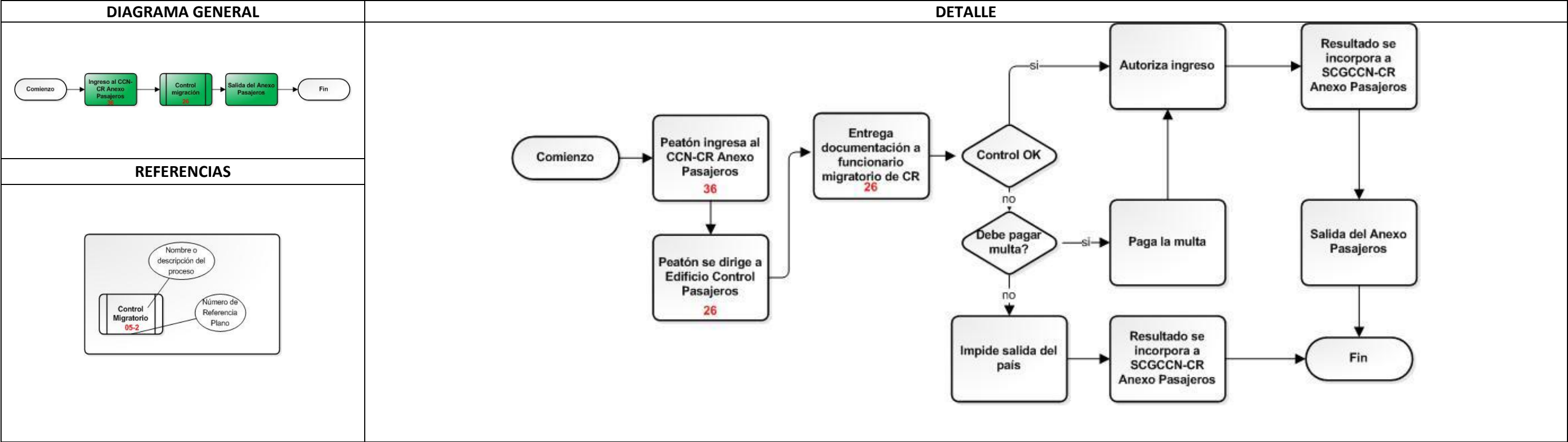
ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DE LA ADUANA	ACTUACIONES DE SANIDAD	ACTUACIONES DEL CONDUCTOR y PASAJEROS
<b>ESTACIONAMIENTO DE BUSES: PASAJEROS ASCIENDEN AL BUS</b>	<b>41</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>La Aduana permite que los pasajeros del bus ubicado en el estacionamiento de buses asciendan al mismo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Una vez finalizado el trámite en la caseta de control aduanero vehicular <b>(26)</b>, los pasajeros asciendan y se dirijan a la salida del predio</li> </ul>
<b>SALIDA DEL BUS</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>El horario de salida del vehículo del Anexo pasajeros será el especificado en la autorización de continuación de viaje dada por el funcionario de control en el estacionamiento en el momento de la derivación</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>El conductor se dirige hacia la pluma de salida del CCN-CR ANEXO PS, se dirigirá hacia PN o CR de acuerdo al resultado de la derivación</li> </ul>

4.3.8 Proceso de Control de Peatones – Sentido Costa Rica – Panamá

DIAGRAMA GENERAL PROCESO DE PEATONES  
SENTIDO COSTA RICA - PANAMÁ



INGRESO Y CONTROL DE MIGRACIÓN



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
INGRESO A CCN-CR ANEXO PS			<ul style="list-style-type: none"><li>El Peatón ingresa al CCN-CR ANEXO PS (Centro de Control Nacional Costa Rica Anexo Pasajeros Salientes) por el acceso de personas (36)</li><li></li></ul>
CAMINA HACIA EDIFICIO DE CONTROL DE PASAJEROS			<ul style="list-style-type: none"><li>El peatón se dirige por la senda de peatones hacia el edificio de control de pasajeros</li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	26	<b>CONTROL DEL PAÍS DE SALIDA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración de Costa Rica, recibe la documentación entregada:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula (si es ciudadano de Panamá o Costa Rica)</li><li>Pasaporte (para las demás nacionalidades. Los ciudadanos de Panamá y Costa Rica pueden realizar el trámite con el pasaporte en lugar de la cédula si lo desean)</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>El peatón se dirige a la fila de Migración para realizar los trámites migratorios de salida de Costa Rica.</li><li>El peatón presenta la documentación necesaria para realizar el trámite migratorio, la cual según cada caso podrá consistir en:<ul style="list-style-type: none"><li>Cédula</li><li>Pasaporte</li></ul></li></ul>
CONTROL DE PASAJEROS -	26	<b>CONTROL DEL PAÍS DE SALIDA PARA LOS MIGRANTES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>El funcionario de Migración de Costa Rica ingresa el número de cédula o escanea el pasaporte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el ciudadano extranjero permaneció en el país de SALIDA más tiempo del autorizado al momento del ingreso, deberá pagar la multa correspondiente el lugar habilitado a tal fin en el edificio de control</li></ul>



ACTIVIDAD	REF.	ACTUACIONES DE MIGRACIÓN	ACTUACIONES DEL PEATÓN
MIGRACIÓN: ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN		<p>en el SCGCCN-CR con lo cual el sistema van a poder ver la información de la persona en forma simultánea</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración de Costa Rica verifica en el sistema que la persona tenga la entrada previa a su país, en el caso de ciudadanos extranjeros.</li><li>• El funcionario de Migración verifica si la persona tiene impedimentos, tiene orden de captura de Interpol u otro organismo y si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li><li>• Si existe alguno de los casos anteriores, deniega la salida y/o notifica a las autoridades policiales según el caso</li><li>• En el caso de extranjeros, verifica que haya cumplido los plazos autorizados de permanencia en el país, caso contrario cobra la multa correspondiente</li></ul>	de pasajeros
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: DENIEGA SALIDA – ENTRADA	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• El funcionario de Migración deniega la SALIDA en los siguientes casos:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Si el interesado tiene una orden de captura de Interpol, notificando a las autoridades policiales</li><li>◦ Si el interesado tiene algún impedimento</li><li>◦ Si la documentación está vencida</li><li>◦ Si existe alguna irregularidad en la documentación presentada para el trámite migratorio</li></ul></li></ul>	
CONTROL DE PASAJEROS - MIGRACIÓN: REGISTRA SALIDA-ENTRADA Y DEVUELVE DOCUMENTOS	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• De estar todo correcto, los funcionarios de Migración registran la salida e ingreso de la persona:</li><li>• Si es ciudadano de Costa Rica o Panamá, devuelve la cédula o el pasaporte sellado</li><li>• Si es de otra nacionalidad, devuelve el pasaporte sellado</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Recibe la cédula o el pasaporte sellado entregado al funcionario de Migración para realizar el trámite</li><li>• Se dirige hacia la salida del Anexo Pasajeros con destino a PN si sus trámites fueron aprobados o hacia CR si fueron rechazados.</li></ul>

## 5. SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL

### 5.1 INTRODUCCIÓN

Costa Rica ha decidido implementar para el paso de frontera Paso Canoas un esquema de integración de controles fronterizos con especialización en cargas y pasajeros, con el criterio de país de entrada, país sede de los controles y bajo la modalidad funcional de controles por pares de instituciones afines - u homólogas - en sus objetivos (“codo a codo”) para el sentido de marcha de los vehículos Panamá – Costa Rica, para ello invitará a las autoridades de Panamá a que cumplan funciones en las futuras instalaciones de Costa Rica.

Mientras que en el sentido inverso de marcha – Costa Rica – Panamá - no se aplicará ninguna integración realizándose en las instalaciones costarricenses tanto para cargas como para pasajeros solamente los controles de salida del país correspondientes a Costa Rica, a la espera que Panamá pueda construir sus propias instalaciones donde se llevarán a cabo procesos integrados para este sentido de marcha.

En concordancia con esta decisión han decidido localizar las instalaciones de control fuera del ejido urbano de Paso Canoas y adyacentes a la ruta Panamericana, dejando al casco urbano de la ciudad de Paso Canoas bajo un concepto de “ciudad binacional”, entre cuyos límites – distancia que media entre el límite fronterizo y las instalaciones de control - operará la libre movilidad de personas y mercancías.

Es importante destacar que bajo este criterio el espacio de control asociado con el paso de frontera se compondrá de las instalaciones de control y del tramo de carretera que medie entre el límite internacional y las instalaciones, zona en la quedará incluida la ciudad de Paso Canoas.

Este espacio de control formará parte del paso de frontera a los efectos de su gestión y a los efectos normativos y jurídicos (por lo que en el trayecto pudiesen ocurrir sobre los medios de transporte, vehículos, pasajeros o mercancías mientras circulan entre ambos extremos).

Cabe mencionar que la estructura de control a implementar requerirá de dos predios donde se realizarán las operaciones de control, en el primero de ellos ubicado de sobre la ruta Panamericana sobre el carril en sentido Panamá- Costa Rica se realizarán todas las operaciones de control de cargas (de ingreso como de egreso a Costa Rica) y las operaciones de pasajeros correspondientes al ingreso de estos a Costa Rica. Mientras que en las actuales instalaciones de control aduanero y migratorio se ubicarán las instalaciones en las que se llevarán adelante las operaciones de control de los pasajeros que egresan de Costa Rica. El primero de estos predios se denominará Centro de Control Nacional – Costa Rica (CCN-CR) y el segundo CCN-CR Anexo Pasajeros.

Adicionalmente se ha previsto la creación de un estacionamiento interno al CCN-CR donde los vehículos de carga que habiendo concluido sus trámites de control de salida de Costa Rica en el CCN-CR se estacionen a la espera de poder ingresar a las instalaciones panameñas de control para iniciar los trámites de ingreso a Panamá, este predio se denomina Estacionamiento Previo Ingreso Panamá (EPIP)

Asimismo se acordó que a los efectos de mejorar el control en la zona todas las personas o medios de transporte con independencia de su estatus migratorio o aduanero que se desplacen por la ruta Panamericana hasta un punto interior localizado más allá del CCN-CR, deberán ingresar al mismo para satisfacer las distintas categorías de control que les resulten aplicables.

Se pretende de esta forma garantizar la integridad del proceso de control para las cargas y desplazamientos de personas de carácter local y transfronterizo y solventar los requerimientos de control aduanero y de seguridad de los ciudadanos nacionales o residentes que arriban al paso por motivo compras y no egresan formalmente del país.

La implantación sobre el terreno de las instalaciones asociadas con estos modelos operativos de control, su dispersión física, su lejanía del hito fronterizo, su ubicación en zonas cercanas a los espacios urbanos, la vialidad secundaria que permite la internación de personas y carga, hacen indispensable considerar la implantación de un sistema que permita controlar de forma adecuada los flujos que transitan por el Paso de Frontera.

En este contexto se considera necesario implementar un **Sistema de Control de Gestión** que interactuando con los sistemas de control y gestión internos de cada una de las agencias que operan en la frontera y mediante una adecuada “socialización” de los datos entre todas las instituciones que en forman parte, directa o indirectamente, del Proceso de Control permita:

- conocer con precisión el inventario sectorizado de vehículos que se encuentran en todo momento en el Paso de Frontera
- controlar que se haya perfeccionado la ejecución de los controles fronterizos que corresponda antes de que los usuarios abandonen cualquiera de los predios (CCN-CR, CCN-CR Anexo Pasajeros o EPIP),
- controlar que todos los usuarios y vehículos que atraviesen la frontera ingresen al recinto de control respectivo y efectúen los controles previstos de acuerdo a sus características y procedencia,
- generar información estadística y de gestión de calidad apta para toma de decisiones por parte de los coordinadores de los complejos fronterizos y de los supervisores de las instituciones de control y su respectivo personal técnico.

El **Sistema de Control de Gestión** estará compuesto básicamente por dos elementos:

- Estaciones de Gestión (EG) que son instalaciones de captura de información ubicadas en sitios estratégicos del corredor vial y en las vías de ingreso y egreso de los diferentes predios
- Sistema de Control de Gestión interno del CCN-CR y Anexo, el que se alimentará con la información recabada por las EGs y por la suministrada por cada una de las agencias que llevan a cabo las tareas involucradas en los diferentes procesos de control.

Ambos componentes generarán datos permanentemente, los intercambiarán a través del **Sistema de Control de Gestión** y recibirán de éste informaciones complementarias coadyuvantes a la correcta ejecución de los controles.

El **Sistema de Control de Gestión** tendrá por objetivo la administración y control de los procesos que se llevan adelante en el CCN-CR, su Anexo y el EPIP que, de acuerdo a las alternativas planteadas, formen parte del Paso de Frontera integrando a estos como una única unidad a controlar.

El **Sistema de Control de Gestión**, permitirá controlar las distintas instancias de los controles que se realizan siguiendo el flujo de los distintos procesos y capturando los datos que permitan conocer el tiempo que insumió en cada etapa de esos procesos; determinando la correcta ejecución de los mismos y generando información de control y estadística para la toma de decisiones.

Será la herramienta de consulta central para los coordinadores del CCN-CR, los supervisores de las instituciones que forman parte del Proceso de Control y los funcionarios técnicos de los organismos de control de los dos países.

Un componente esencial del modelo son las EG, estas son unidades que ubicadas estratégicamente en las rutas de acceso al paso y dentro de las instalaciones en forma automática o semiautomática permiten, mediante el uso de un conjunto de tecnologías, adquirir información específica de los vehículos que las atraviesan, la que se incorpora en forma inmediata al **Sistema de Control de Gestión**, y definir acciones a llevar a cabo sobre estos.

Básicamente la información a capturar de cada uno de los vehículos que la atraviesen será la siguiente:

- **Identificación de Placas (matrículas)**, Mediante la lectura de las placas por medio de las cámaras de video y su interpretación mediante reconocimiento óptico de caracteres (OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION).
- **Identificación Tipo Vehículo**, reconociendo el tipo de vehículo que atraviesa la EG pudiendo diferenciar entre automóviles particulares, ómnibus y distintas conformaciones de camiones;
- **Identificación Conductor**, mediante el uso de cámaras de video para visualización del rostro del conductor.
- **Detección Contenedores**, detectando la presencia de un contenedor, atendiendo a su forma, volumen y disposición.
- **Identificación Informática Contenedores**, determinando el código de identificación de contenedores de veinte (20) y cuarenta (40) pies en disposición simple o tándem (tractor y zorra),
- **Determinación Peso**, mediante el uso de balanzas dinámicas para determinar el peso de los vehículos.
- **Lectura de elementos de radiofrecuencia (RFID)**, como precintos electrónicos o tarjetas inteligentes

Junto con estos elementos las EG contarán con barreras físicas de accionado manual o automático, semáforos, mecanismos de posicionamiento de vehículos y la infraestructura informática necesaria para el control e interacción de todos sus componentes.

Las EG no implicarán, excepto para aquellas ubicadas en las plumas de ingreso y egreso o casetas de los CCN-CR, una detención de los vehículos que circulan por el corredor vial.

Asimismo, permitirán alcanzar un alto nivel de eficiencia en los controles del corredor vial, utilizando un proceso de adquisición de datos automático, de alta precisión y mínimas intervenciones humanas, sin el requerimiento de elementos de identificación externos obligatorios con la posibilidad de integrar otras funcionalidades y/o sensores que complementen los básicos.

5.2 COMPONENTES DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO

El Sistema de Control de Gestión de Paso Canoas (SCGP) estará compuesto por:

- Estaciones de Gestión (EG) que son instalaciones ubicadas en sitios estratégicos del corredor vial primario y secundario, alas que denominaremos Estaciones de Gestión Externas (EGE) y en las vías de ingreso y egreso de las instalaciones del paso, a las que denominaremos Estaciones de gestión Internas (EGI).
- Sistemas de Control de Gestión internos de cada CCN-CR (SCGCCN-CR), el que está compuesto por los Módulos de Control de Cargas (SCGCCN-CR-CAR) y el de Pasajeros (SCGCCN-CR-PAS).

Ambos componentes generarán datos permanentemente, los intercambiarán a través del Sistema de Control de Gestión y recibirán de éste informaciones complementarias coadyuvantes a la correcta ejecución de los controles.



Sistema de Control de Gestión del Paso

5.3 ESTACIONES DE GESTIÓN EXTERNAS (EGE)

La distancia que media entre el límite fronterizo y el CCN-CR, el hecho de que se encuentren dentro del casco urbano y la existencia de rutas alternativas que permiten la evasión de los controles hacen necesaria la instalación de unidades de control que permitan controlar el flujo de vehículos en el corredor impidiendo la posibilidad de que estos atraviesen la frontera sin haber realizado los trámites respectivos. Las EGEs requeridas para el control en Paso Canoas son las siguientes:

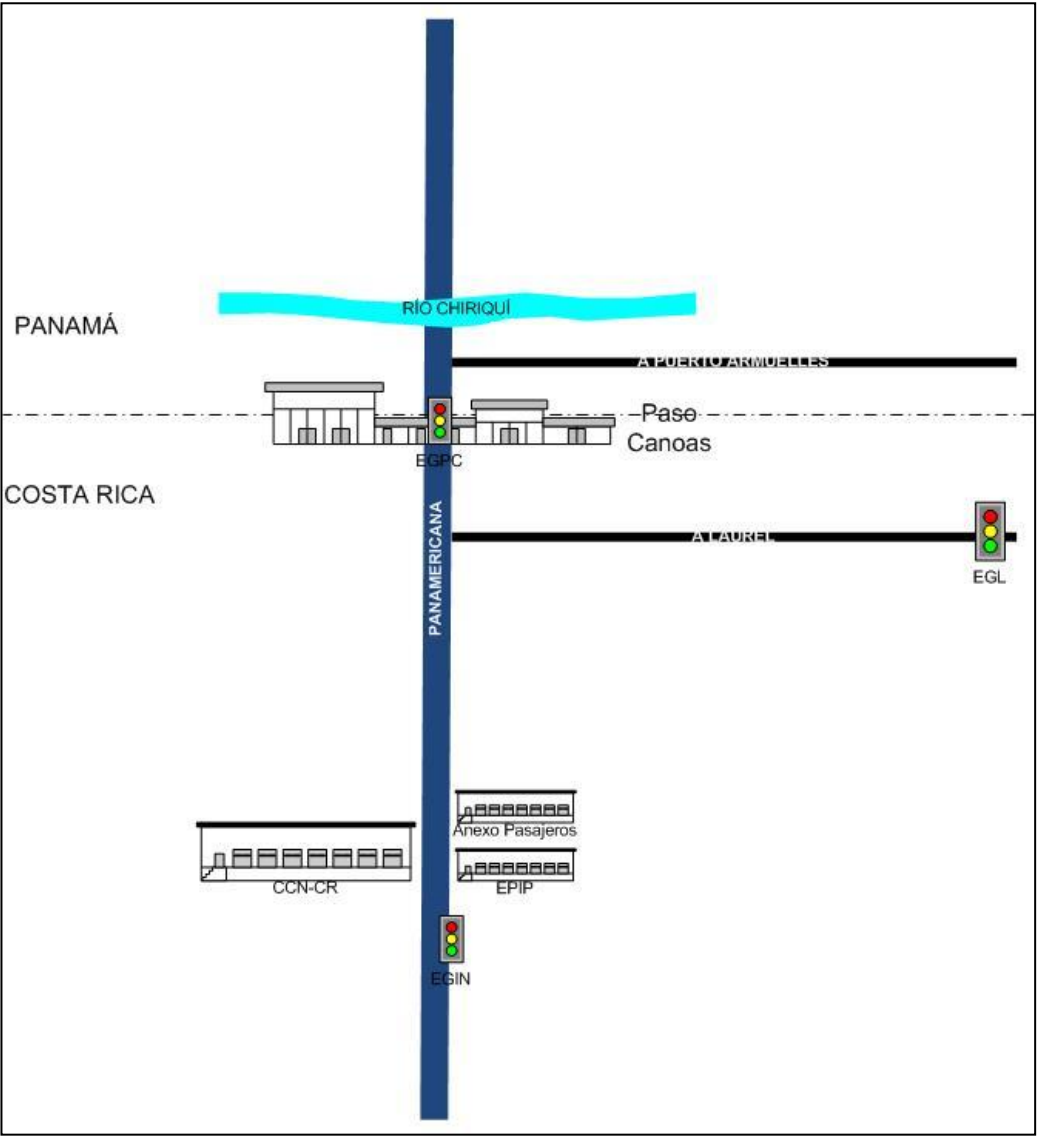


Diagrama de Ubicación de las EGEs

EGPC ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS  
EGLA ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL  
EGIN ESTACIÓN DE GESTIÓN INGRESO

Los cuadros que aparecen a continuación detallan las particularidades de cada una de las Estaciones de Gestión

Estación de Gestión Paso Canoas

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGCPC – ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS	Sur – Norte (desde Panamá)	Norte – Sur (hacia Panamá)
Ubicación	Ubicada en Costa Rica sobre la Carretera Panamericana sobre ambos carriles, a la altura del límite fronterizo	
Tipo de Medio de Transporte (MT) que controla	Todos	Todos
Cantidad de puestos	Dos (2) vías o puestos	Dos (2) vías o puestos
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera Panamericana para la instalación de la EG y una casilla para control de seguridad	
Información a capturar	<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora</li><li>Patente vehículo/tractor</li><li>Patente del remolque</li><li>Tipo de MT (camión, coche, bus etc.)</li><li>Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos.</li><li>RFID en caso de utilizarse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora</li><li>Patente vehículo/tractor</li><li>Patente del remolque</li><li>Tipo de MT (camión, coche, bus etc.)</li><li>Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos.</li><li>RFID en caso de utilizarse</li></ul>
Acciones que realiza	<ul style="list-style-type: none"><li>Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos ingresados, incorporándolos como transfronterizos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos salientes</li><li>Verifica para los vehículos salientes que hayan realizados en forma correcta los controles correspondientes en el CCN-CR o en el Anexo Pasajeros de acuerdo al tipo de MT, en caso de no haberlos realizados impide el avance del MT hacia</li></ul>

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGCPC – ESTACIÓN DE GESTIÓN PASO CANOAS	Sur – Norte (desde Panamá)	Norte – Sur (hacia Panamá)
		Panamá.
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP en forma automática se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema	

Estación de Gestión Laurel

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGLA – ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL.	Este – Oeste (desde Paso Canoas)	Oeste – Este (hacia Paso Canoas)
Ubicación	Ubicada en la ruta que une Paso Canoas con Laurel, a no menos de 3 kms. de Paso Canoas.	
Tipo de vehículo que controla	Todos	Todos
Cantidad de puestos	Una (1) vía o puesto	Una (1) vía o puesto
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera a Laurel. Considerar la necesidad de una vía de retoma para aquellos vehículos que el SCGP considere que deban retornar hacia Paso Canoas.	
Información a capturar	<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora</li><li>Patente vehículo/tractor</li><li>Patente del remolque</li><li>Datos del contenedor</li><li>Tipo de vehículo (camión, coche, etc.)</li><li>Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos.</li><li>RFID en caso de utilizarse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora</li><li>Patente vehículo/tractor</li><li>Patente del remolque</li><li>Datos del contenedor</li><li>Tipo de vehículo (camión, coche, etc.)</li><li>Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos.</li><li>RFID en caso de utilizarse</li></ul>
Acciones que realiza	<p>Para MTs de carga</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Si el MT atravesó la EGIN y no ingreso al CCN-CR entonces:<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Si el MT tiene patente costarricense y no tiene una declaración aduanera asociada se</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos ingresados</li></ul>

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGLA – ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL.	Este – Oeste (desde Paso Canoas)	Oeste – Este (hacia Paso Canoas)
	<p>permite continuación de viaje sin detención.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Si es un MT costarricense y tiene una declaración aduanera asociada se direcciona hacia el CCN-CR</li><li>✓ Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro.</li><li>✓ Si es un MT que posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCN-CR.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>Si el MT atravesó la EGIN e ingresó al CCN-CR entonces:<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Se impedirá el paso del MT y se conducirá el mismo hacia Panamá</li></ul></li></ul> <p>Para los MTs de pasajeros</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Si el MT atravesó el EGIN y no ingresó al CCN-CR Anexo Pasajeros entonces:<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Si el MT es costarricense se le permite el paso.</li><li>✓ Si el MT no es costarricense se permite continuar viaje previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro y de la condición de sus ocupantes.</li></ul></li><li>Si el MT atravesó el EGIN e ingresó al CCN-CR Anexo Pasajeros entonces:<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Se impedirá el paso del MT y se</li></ul></li></ul>	

ESTACIÓN	SENTIDO	
EGLA – ESTACIÓN DE GESTIÓN LAUREL.	Este – Oeste (desde Paso Canoas)	Oeste – Este (hacia Paso Canoas)
	<div>conducirá el mismo hacia Panamá</div> <ul style="list-style-type: none"><li>Una metodología similar a la anterior se aplica para aquellos vehículos que atravesaron la EGLA Oeste – Este (hacia paso Canoas) y regresan por la EGLA luego de pasar por Paso Canoas.</li><li>Los MTs de cualquier tipo que lleguen a esta EGLA luego de haber atravesado el EGPC se les impedirá el paso y se los dirigirá hasta el CCN-CR o al Anexo Pasajeros según corresponda.</li><li>Incorpora a la base de datos del SCGCR a los vehículos ingresados</li></ul>	
Resolución de conflictos	<ul style="list-style-type: none"><li>Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP automático se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema</li></ul>	

Estación de Gestión Ingreso

ESTACIÓN	SENTIDO
EGCPC – ESTACIÓN DE GESTIÓN INGRESO	Norte – Sur (hacia Panamá)
Ubicación	Ubicada en Costa Rica sobre la Carretera Panamericana en el carril Norte –Sur (hacia Panamá) previo a la rotonda de salida Norte el CCN-CR
Tipo de Medio de Transporte (MT) que controla	Todos
Cantidad de puestos	Dos (2) vías o puestos
Otras consideraciones	Realización de las intervenciones viales necesarias sobre la Carretera Panamericana para la instalación de la EG y una casilla para control de seguridad
Información a capturar	<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora</li><li>Patente vehículo/tractor</li><li>Patente del remolque</li></ul>

ESTACIÓN	SENTIDO
EGCPC – ESTACIÓN DE GESTIÓN INGRESO	Norte – Sur (hacia Panamá)
	<ul style="list-style-type: none"><li>Tipo de MT (camión, coche, bus etc.)</li><li>Registro visual de conductor y acompañantes para todos los vehículos.</li><li>RFID en caso de utilizarse</li></ul>
Acciones que realiza	<ul style="list-style-type: none"><li>Incorpora a la base de datos del SCGP a los vehículos entrantes desde Costa Rica a Paso Canoas</li></ul>
Resolución de conflictos	Si la datos no pueden ser correctamente interpretados por el SCGP en forma automática se detiene el vehículo y se procede a realizar la carga manual del mismo al sistema

5.4 MODELO DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESPACIO DE CONTROL DEL SCGP

Básicamente las EGs externas conectadas al SCGP tienen por objetivo realizar el control de todos los vehículos que circulan por el Espacio de Control del Paso Fronterizo alertando a las autoridades sobre las posibles contravenciones, manteniendo el inventario de los MTs dentro del Espacio de Control, e informando al SCGCCN-CR sobre las características de origen de los vehículos que ingresan a estos, en particular orientados a la determinación de si el MT en cuestión debe ser considerado como local (aquel que no ha cruzado la frontera) o transfronterizo (MT que ha cruzado la frontera).

A continuación se detallan los controles que se pueden llevar a cabo con SCGP mediante el esquema de EGs definido para vehículos de cargas y vehículos ligeros y buses.

Control de vehículos de carga

CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Interior de PA	Interior de CR	Atraviesa EGPC, la ciudad de PC e ingresa a CCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno).</li><li>Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGPC y el ingreso al CCN-CR</li></ul>
	Laurel	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega a la EGL	<ul style="list-style-type: none"><li>Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCN-CR, sino deben ser redirigidos a este.</li></ul>
	Interior de PA	Atraviesa EGPC, llega hasta PC y regresa	<ul style="list-style-type: none"><li>Todos los vehículos deben pasar previamente por el CCN-CR, sino deben ser redirigidos a este.</li></ul>
Interior de CR	Interior de PA	Atraviesa EGIN, ingresa a CCN-CR y atraviesa ECPC	<ul style="list-style-type: none"><li>Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno)</li><li>Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGIN y el ingreso al CCN-CR.</li><li>Si el vehículo no ingresa al CCN-CR y llega hasta la EGPC debe retornar hasta el CCN-CR para</li></ul>



Control de Vehículos ligeros y buses

CONTROL DE VEHÍCULOS LIGEROS Y BUSES			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
Interior de PA	Interior de CR	Atraviesa EGPC, la ciudad de PC e ingresa a CCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li></ul>
	Laurel	Atraviesa EGPC, cruza PC y llega hasta la EGLA	<ul style="list-style-type: none"><li>Todos los vehículos deben redirigirse al CCN-CR para luego retornar.</li></ul>
	Interior de PA	Atraviesa EGPC, llega hasta PC y ingresa al CCN-CR y regresa ingresando al CCN-CR Anexo Pasajeros y atravesando el EGPC.	<ul style="list-style-type: none"><li>Debe ingresar al CCN-CR para realizar los controles de salida de Panamá e ingreso a Costa Rica y luego al retornar hacia Panamá ingresar el CCN-CR Anexo Pasajeros para realizar los controles de salida de Costa Rica.</li><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li><li>En caso de no ingresar en el CCN-CR Anexo Pasajeros se impide el paso en el EGPC y se redirige al MT hacia el CCN-CR Anexo Pasajeros.</li></ul>
Interior de CR	Interior de PA	Atraviesa EGIN, ingresa a CCN-CR Anexo Pasajeros, atraviesa la ciudad de PC y cruza el EGPC	<ul style="list-style-type: none"><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li><li>En caso de no ingresar en el CCN-CR Anexo Pasajeros se impide el paso en el EGPC y se redirige al MT hacia el CCN-CR Anexo Pasajeros.</li></ul>
	Interior de CR	Atraviesa EGIN, llega hasta PC y regresa ingresando al CCN-CR.	<ul style="list-style-type: none"><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li><li>Uso de TVF para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual.</li></ul>
Laurel	Interior de CR	Atraviesa EGLA, cruza PC y llega hasta CCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li><li>Uso de TVF para vecinos y trabajadores de PC y tarjeta para los vehículos de uso habitual</li></ul>
	Laurel	Atraviesa EGLA, cruza PC y vuelve sobre EGLA	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el vehículo es costarricense se le permite continuar el viaje.</li><li>Si el vehículo es de otra nacionalidad se controla importación temporal y seguro.</li><li>Aleatoriamente se deberían controlar los documentos de las personas que viajan en el vehículo.</li></ul>
	Interior de PA	Atraviesa EGLA, cruza PC y llega hasta CCN-CR Anexo Pasajeros previo a cruzar la EGPC	<ul style="list-style-type: none"><li>Se realizan los controles de seguridad, migratorios, aduaneros y sanitarios correspondientes a personas, bultos y vehículos.</li><li>En caso de no ingresar en el CCN-CR Anexo Pasajeros se impide el paso en el EGPC y se redirige al MT hacia el CCN-CR Anexo Pasajeros.</li></ul>

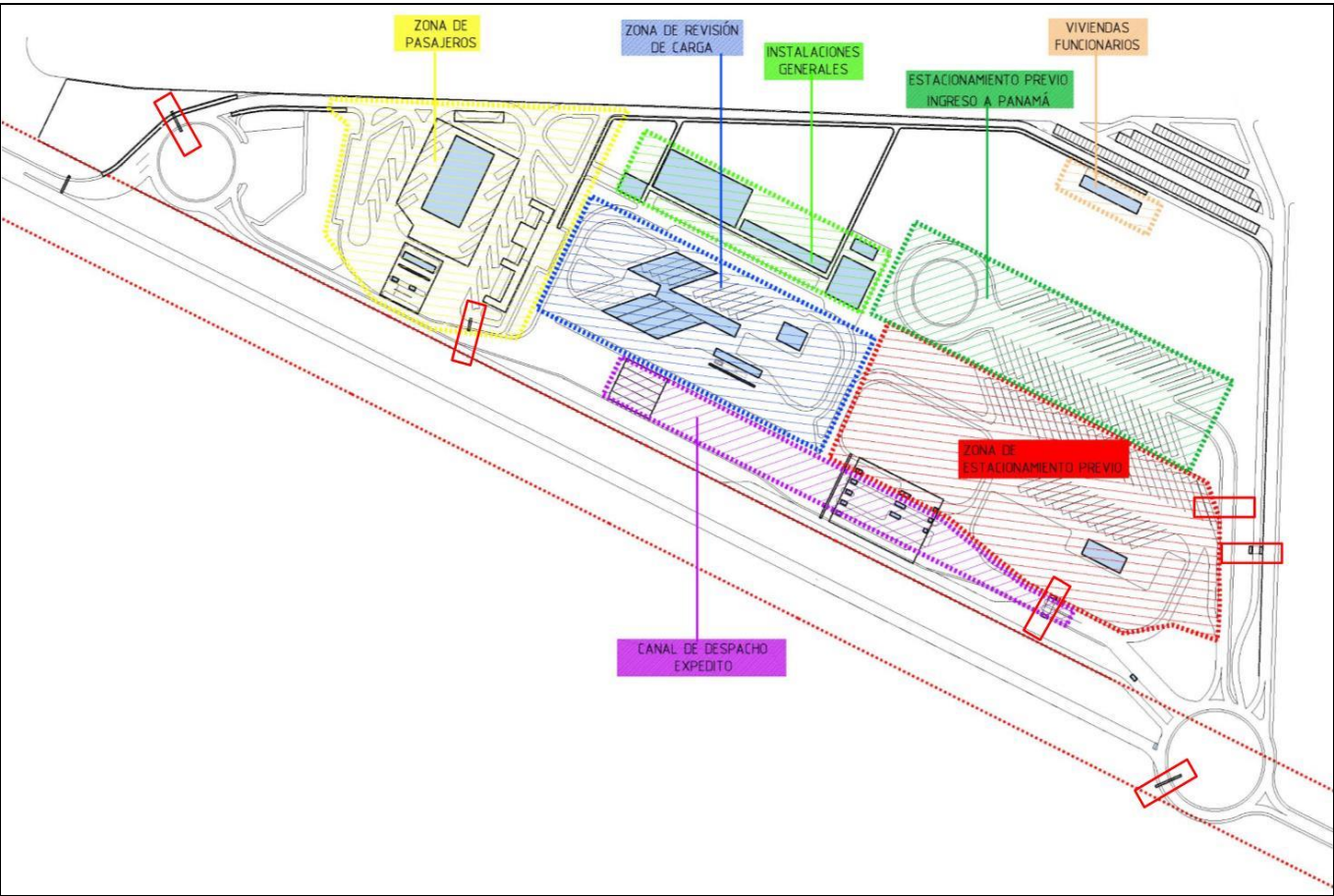
5.5 SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN INTERNOS DE LOS CCN-CR (SCGCCN-CR)

El Sistema de Control de Gestión de los CCN-CR (SCGCCN-CR) tendrá por objetivo la administración y control de los procesos que se llevan adelante en el CCN-CR, el Anexo Pasajeros y el EPIP ubicados Costa Rica

A los fines de su descripción detallada, se considerará que el SCGCCN-CR está compuesto por dos subsistemas: el destinado a las cargas ó SCGCAR y el destinado a los pasajeros ó SCGPAS.

CONTROL DE VEHÍCULOS DE CARGAS			
DESDE	HACIA	RECORRIDO	CONTROL
			la realización de los trámites correspondientes.
	Laurel	Atraviesa EGINA cruza PC y llega hasta la EGLA	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el vehículo tiene patente costarricense y no posee declaración aduanera o está vacío se permite continuación de viaje sin detención.</li><li>Si el vehículo tiene patente costarricense y posee declaración aduanera se le impide el paso y se lo conduce hasta el CCN-CR</li><li>Si el vehículo posee una patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro.</li><li>Si el vehículo posee patente de otro país y transporta mercadería entonces se le impide el paso y se lo direcciona hacia el CCN-CR.</li><li>Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGCIN y EGLA a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo, o su direccionamiento al CCN-CR para su control</li></ul>
	Interior de CR	Atraviesa EGIN, llega hasta PC y regresa ingresando al CCN-CR.	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el vehículo tiene patente costarricense y está vacío se permite continuar viaje sin detención.</li><li>Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en CR, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario si correspondiere.</li><li>Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro.</li><li>Se considera como conveniente el mantener un registro de empresas y vehículos abastecedores de la ciudad de PC a fin de agilizar sus trámites.</li><li>Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGIN y CCN-CR a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.</li></ul>
Laurel	Interior de CR	Atraviesa EGLA, cruza PC y llega hasta CCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el vehículo tiene patente costarricense y está vacío se permite continuar viaje sin detención.</li><li>Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en CR, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario si correspondiere.</li><li>Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro.</li><li>Se tendrá en cuenta el tiempo de viaje transcurrido entre EGLA y CCN-CR a fin de considerar una revisión más profunda del vehículo.</li></ul>
	Laurel	Atraviesa EGLA, cruza PC y vuelve sobre EGLA	<ul style="list-style-type: none"><li>Si el vehículo tiene patente costarricense y está vacío se permite continuación de viaje sin detención.</li><li>Si el vehículo transporta mercadería deberá demostrar que la misma fue adquirida legalmente en CR, caso contrario se someterá a control aduanero y sanitario – si correspondiere - en el CCN-CR.</li><li>Si el vehículo posee patente de otro país y está vacío se permite continuar el viaje, previo control de la importación temporaria del vehículo y el seguro.</li></ul>
	Interior de PA	Atraviesa EGLA, cruza EGPC	<ul style="list-style-type: none"><li>El vehículo debe ingresar al CCN-CR previo al cruce del EGPC hacia Panamá.</li><li>Se le realizan los controles de seguridad, aduaneros y sanitarios correspondientes de acuerdo al tipo de mercadería que trasporta y a su condición (vacío o lleno)</li><li>Si el vehículo ingresa con mercadería sin marchamo o con marchamo roto o diferente al documentado se considerarán los tiempos transcurridos entre el pase por el EGLA y el ingreso al CCN-CR</li></ul>

Estos subsistemas formarán parte del Control de Gestión del Sistema Paso Canoas (SCGP), permitiendo administrar las distintas instancias de los controles que se realizan siguiendo el flujo de los diferentes procesos y capturando los datos que permitan conocer el tiempo que insumió cada una de las etapas de estos; determinando la correcta ejecución de los mismos y generando información de control y estadística para la toma de decisiones.



Ubicación de las EGI

Será la herramienta de consulta central para los administradores de los CCN-CR, para los supervisores de las instituciones que forman parte del Proceso de Control y para los funcionarios técnicos de los organismos de control de ambos países.

Esta herramienta de gestión en tiempo real, que posibilitará:

- Registrar el paso de cada una de las Entidades Sujetos Pasivos del Proceso de Control (automóviles particulares, ómnibus, MTs, personas, cargas) por cada una de las etapas del Proceso de Control que éstas deban tramitar en las instalaciones fronterizas.
- Controlar y administrar las EGI internas del CCN-CR

- Controlar el correcto cumplimiento de los Procesos de Control que se desarrollan en el Sistema Fronterizo Paso Canoas.
- Interactuar con los sistemas propios de las diferentes instituciones con facultades delegadas en los complejos fronterizos.
- Interactuar con el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP), informando a éste de los resultados de los controles realizados por cada vehículo / usuario y recibiendo de este la información capturada por las EGI externas
- Permitir a las instituciones con facultades operativas y sus respectivas administraciones centrales, la consulta de estado de las diferentes etapas del Proceso de Control.
- Mantener una base de datos histórica sobre el Proceso de Control, sus etapas específicas y los tiempos recorridos para su respectivo cumplimiento.
- Elaborar estadísticas útiles para la toma de decisiones sobre acciones para mejorar la calidad de atención a los usuarios y a disminuir el “tiempo de tránsito” en las instalaciones fronterizas y en el corredor vial.
- Permitir a los usuarios externos con intereses en la operatoria del Sistema Fronterizo Paso Canoas (ejemplo: auxiliares de aduana, importadores, transportistas, empresas de transporte, etc.) consultar mediante el acceso a Internet el estado de sus embarques de mercancías.
- Facilitar el conocimiento por la comunidad sobre el funcionamiento del Sistema Fronterizo y las estadísticas generales de su operación.

Para posibilitar la implantación de los SCGCAR y SCGPAS y su ejecución, todos los componentes del Sistema Fronterizo Paso Canoas – CCN-CR, Anexo Pasajeros , EPIP y EGI externas - deberán estar interconectados en cuanto a redes de información para datos, imágenes y voz; seguras y de alto rendimiento.

Como acción previa es necesario propender a la actualización de los sistemas informáticos institucionales en ambos países, en especial para concretar el modelo del CCN-CR donde se integran los procesos de egreso de cargas y pasajeros de Panamá con el ingreso a Costa Rica. Esta actualización deberá abarcar a todas las instituciones intervinientes en la autorización y / o control de las personas, mercancías y medios de transporte en la frontera en un único modelo poniendo especial énfasis en el intercambio informático de datos entre las agencias según afinidad técnica específica.

5.5.1 Sistema de Control de Gestión del CCN-CR – Proceso de Control de Cargas

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CCN-CR donde se realizan los procesos)

Proceso de control de cargas

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
1	Ingreso del MT al CCN-CR	3-1	<ul style="list-style-type: none"><li>• El Medio de Transporte (MT) ingresa desde Panamericana al CCN-CR (02-1), o desde Zona de Estacionamiento Previo (ZEP)(12)</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes y número de</li></ul>

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<ul style="list-style-type: none"><li>Se estaciona en el portón de ingreso.</li><li>En este punto el SCGCCN-CR adquiere la siguiente información:<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora de arribo</li><li>Peso del MT</li><li>Tipología del MT</li><li>Lectura de patente de cabezal y plataforma/remolque</li><li>Lectura de contenedor (de corresponder)</li><li>Captación del número de marchamo de radiofrecuencia (de corresponder)</li><li>Foto del MT y la cabina</li></ul></li></ul>		<p>contenedor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Balanza con captura electrónica de pesaje</li><li>Reconocimiento visual de tipo de vehículo.</li><li>Receptores de radiofrecuencia</li><li>Cámaras digitales</li></ul>
2	Clasificación del MT	3-1	<ul style="list-style-type: none"><li>En función de información del paso anterior el SCGCCN-CR compara esta con la adquirida por las EGEs ingresada en el Sistema de Control de Gestión de paso (SCGP) verificando si el MT es local (MT que no ha atravesado la frontera), de transporte transfronterizo de ingreso (MT que atravesó la frontera), un MT transfronterizo de salida o proveniente de un reingreso desde la ZEP.</li><li>Si el MT es local habilitará a que este avance hacia las Casetas de control local - seguridad (6) – Etapa 12.</li><li>Si el MT es transfronterizo de ingreso verificará con los sistemas aduaneros y de las agencias concernidas en el proceso de exportación e importación de ambos países si tiene aceptadas y registradas todas las declaraciones electrónicas necesarias para avanzar en las tramitaciones de ambos países, y si la información contenida en los mismos se corresponde con la capturada en la Etapa 1. En caso que la información coincida con la de las declaraciones electrónicas:<ul style="list-style-type: none"><li>Se permitirá el avance hacia el CDE de ingreso comenzando por las Casetas de control de seguridad (5-1).</li><li>Se informará a los sistemas de los entes de control el arribo del MT.</li><li>Se indicará al conductor cual vía debe tomar de las casetas habilitadas.</li></ul></li><li>Si las declaraciones electrónicas no se encontraran en regla el MT deberá ingresar a la (ZEP)(12), donde deberá permanecer hasta solucionar los inconvenientes documentales. Se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta información.</li><li>En caso de un reingreso desde la ZEP el SCGCCN-CR indicará al conductor a cual vía debe dirigirse y a qué agencia de control debe presentarse teniendo en cuenta los trámites concluidos en su anterior pasaje por el sector de casetas. Si el peso del vehículo de reingreso fuera diferente al peso obtenido en el primer ingreso se informará a las agencias de control de esta situación.</li><li>Si el MT es transfronterizo de egreso verificará con el sistema aduanero y de las agencias concernidas de Costa Rica en el proceso de exportación de Costa Rica, si tiene aceptadas y</li></ul>	SCGCCN-CR SCGP TIM TICA SIGA (solo para ingreso)	<ul style="list-style-type: none"><li>Impresora de tickets con código de barras</li></ul>

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<p>registradas todas las declaraciones electrónicas necesarias para avanzar en las tramitaciones , y si la información contenida en los mismos se corresponde con la capturada en la Etapa 1. En caso que la información coincida con la de las declaraciones electrónicas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Se permitirá el avance hacia el CDE de egreso comenzando por la Caseta de control migratorio (5-2) y continuando por la Etapa 4.</li><li>Se informará a los sistemas de los entes de control el arribo del MT.</li><li>Se indicará al conductor cual vía debe tomar de las casetas habilitadas.</li></ul>		
3	Control seguridad (5-1)	5-1	<ul style="list-style-type: none"><li>El MT avanza hasta la caseta indicada donde el vehículo y el conductor serán sometidos al control de seguridad.</li><li>El funcionario podrá determinar la necesidad de:<ul style="list-style-type: none"><li>Aplicar una revisión profunda al MT, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15)</li><li>No realizar ninguna revisión</li></ul></li><li>La información sobre la decisión se incorporará al SCGCCN-CR .</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Cámaras de video, sistema de visión de fosa</li><li>Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR</li></ul>
4	Control migratorio.	5-2	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor entregará su Tarjeta de Transportista que lo habilita al trámite migratorio, o en caso de no poseerla su documento personal.</li><li>El documento es leído mediante el SCGCCN-CR quien enviará el resultado de la lectura a ambos sistemas migratorios para los ingresos y al sistema de Costa Rica para los egresos, y contrastará el dato con lo informado en la DUT.</li><li>El / los sistema/s migratorio/s informarán el resultado de la consulta realizada al SCGCCN-CR y en caso que no existan impedimentos se ejecutarán los trámites migratorios de egreso e ingreso para los MT que ingresan a CR o solo los de egreso en caso de MTs que egresan de CR.</li><li>Si el conductor viajara acompañado deberá en este punto presentar la documentación migratoria de todos sus acompañantes.</li><li>Si existiera algún inconveniente, tanto para el conductor como para cualquiera de sus acompañantes, el MT será direccionado a la ZEP (12), informándose de esta situación al SCGCCN-CR.</li></ul>	SCGCCN-CR Sistemas migratorios de los países para el ingreso y de Costa Rica para el egreso	<ul style="list-style-type: none"><li>Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID)</li><li>Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR y sistemas migratorios</li></ul>
5	Control sanidad	5-2	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor se presentará en la misma caseta ante las autoridades de control sanitario, siempre que corresponda en función de la mercadería transportada, sino avanza hasta la próxima etapa.</li><li>Estas determinarán si se requiere:<ul style="list-style-type: none"><li>Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que indicará al SCGCCN-CR que el MT debe ser derivado a la ZEP (12).</li><li>Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15-</li></ul></li></ul>	SCGCCN-CR Sistemas sanitarios de los países para el ingreso y de Costa Rica para el egreso	<ul style="list-style-type: none"><li>Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR y sistemas sanitarios</li><li>Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra.</li><li>Cámaras de video</li></ul>

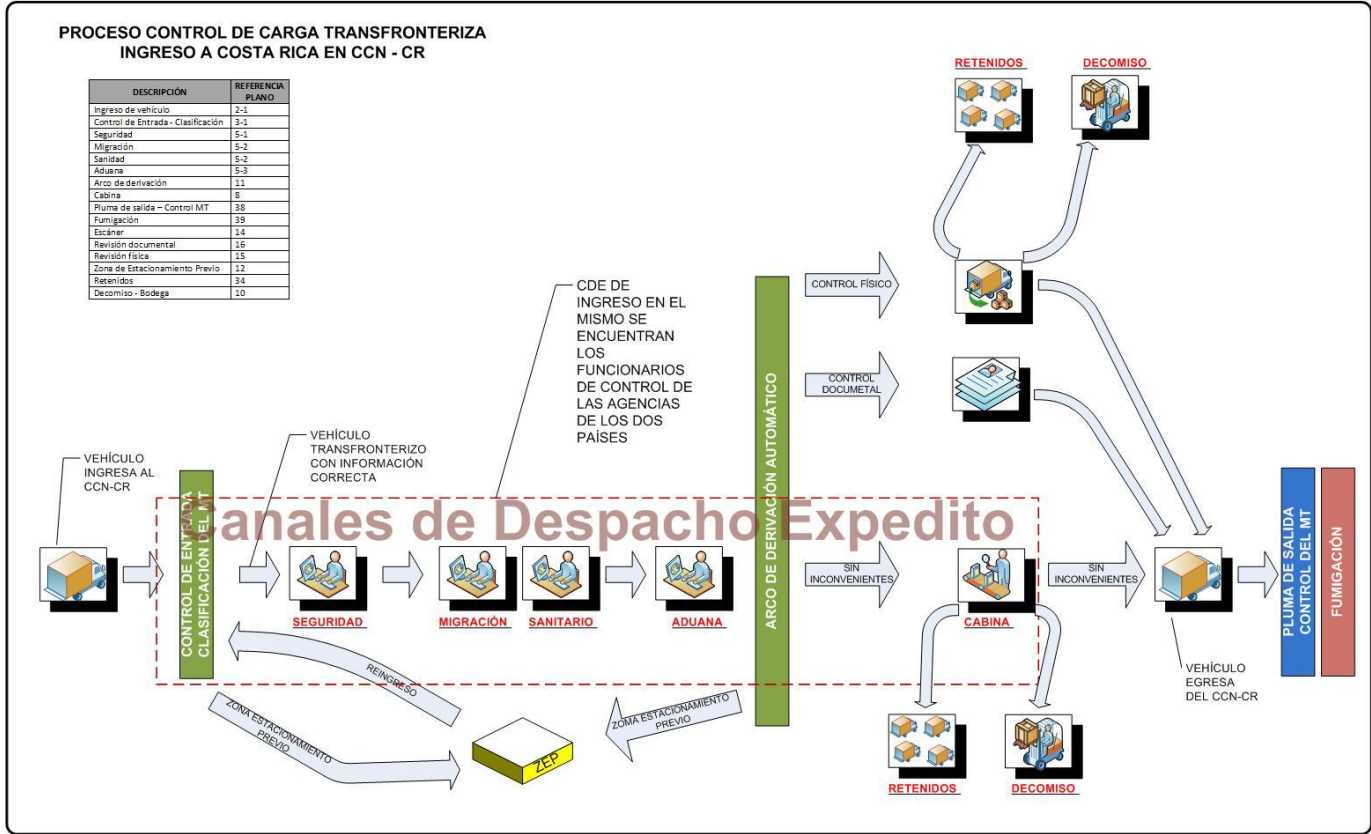


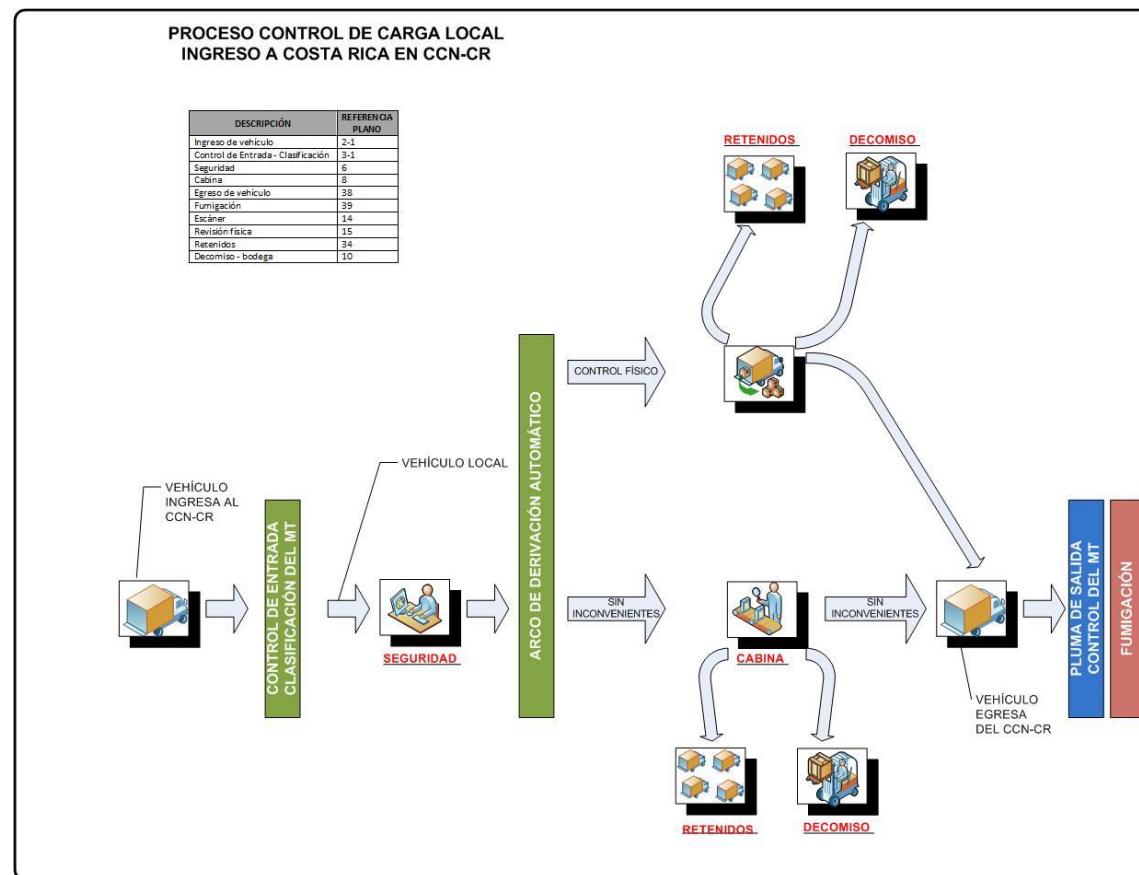
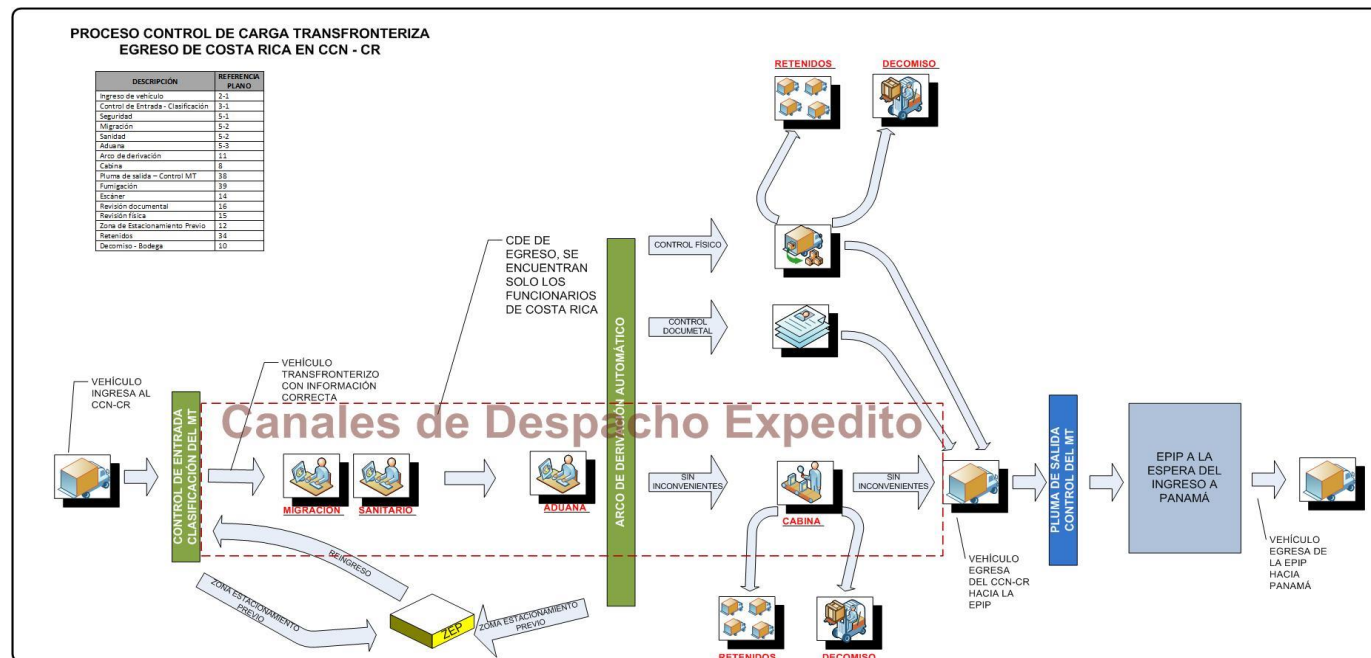
PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			2) <ul style="list-style-type: none"><li>○ No realizar ninguna revisión</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• La información sobre la decisión se incorporará al SCGCCN-CR.</li><li>• Personal en tierra verificará los números de marchamos y los incorporará al SCGCCN-CR para ser contrastados con los declarados, para los casos en que el MT no circule con marchamos de radiofrecuencia, los que ya fueron capturados por el SCGCCN-CR en la Etapa 1 .</li><li>• Para los MTs declarados como vacíos, personal en tierra verificará esta situación y la informará al SCGCCN-CR para ser contrastado con lo declarado.</li></ul>		
6	Control aduanero	5-3	<ul style="list-style-type: none"><li>• El MT avanza hacia la caseta de control aduanero donde los funcionarios de control de ambos países para el caso de los MTs de ingreso o funcionarios de CR para el caso de MTs de egreso, determinarán si se requiere:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Resolver alguna inconsistencia documental, por lo que derivará al MT hacia la ZEP</li><li>○ Realizar una revisión documental la que se realizará en las oficinas de la Zona Revisión Despacho, debiendo el MT estacionarse en el estacionamiento de las Zona Revisión Despacho (17)</li><li>○ Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15)</li><li>○ No realizar ninguna revisión</li></ul></li><li>• Para aquellos casos donde se determine no realizar ninguna revisión al MT se ejecutarán en este punto los trámites aduaneros correspondientes a la salida – entrada del MT para los MTs de ingreso y de salida para los MTs de egreso.</li><li>• La decisión se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>	SCGCCN-CR TICA Siga (solamente para los ingresos)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR y sistemas aduaneros</li><li>• Cámaras de video.</li></ul>
7	Derivación MT	11	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concluidas las actuaciones de las agencias de control el MT atravesará el Arco de Derivación (11), donde se le indicará al conductor mediante un sistema de señalética inteligente hacia donde debe avanzar el MT, siguiendo el siguiente orden de prelación.<ul style="list-style-type: none"><li>○ Si alguna agencia lo derivó a control físico o documental, se le indicará el lugar de estacionamiento en Zona Revisión Despacho (17) donde debe estacionarse de acuerdo al tipo de mercadería que transporte.</li><li>○ Si alguna agencia lo derivó a la ZEP, se registrará la fecha y hora de ingreso a la ZEP, se asignará un espacio específico de parqueo y se entregará al conductor un ticket con esta información.</li><li>○ Si no fue derivado por ninguna agencia a un sector específico, continuará hacia el sector de Control de cabina y compartimentos (8).</li></ul></li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sistema inteligente de señalética conectado con el SCGCCN-CR</li><li>• Impresora de tickets con código de barra</li></ul>
8	Control de cabina y compartimentos	8	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todas las agencias que lo requieran podrán en este sector realizar los controles de cabinas y compartimentos que consideren necesarios, con los medios que crean convenientes. Los controles que se pudieran realizar en esta Etapa se corresponden con mercadería de menor cuantía</li></ul>	SCGCCN-CR TICA Siga (solamente para los	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios.</li><li>• Cámaras de video.</li></ul>

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			transportada en cabinas y compartimentos del MT y no están relacionados con los que pudieran eventualmente realizarse a las cargas transportadas por el MT. El sector contará con cámaras de visión superiores e inferiores (visión tipo fosa) para control del MT. <ul style="list-style-type: none"><li>• El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sin inconvenientes, en este caso se imprimirá la autorización de salida del MT del CCN-CR continuando viaje hacia el interior del país de destino</li><li>○ Con mercadería a decomisar, en estos casos se realizará el proceso de decomiso para su posterior destrucción y se imprimirá la autorización de salida del MT del CCN-CR continuando viaje hacia el interior del país de destino.</li><li>○ Con mercadería que conlleve la eventual existencia de un delito, en cuyo caso el MT será remitido al Estacionamiento de Retenidos (34)</li></ul></li><li>• El resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>	ingresos) Sistemas sanitarios de los países para los ingresos y de Costa Rica para el egreso	<ul style="list-style-type: none"><li>• Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra.</li></ul>
9	Control de salida CCN-CR	38	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los MT transfronterizos que hayan cumplimentados todos los trámites en el CCN-CR se dirigirán hacia la Pluma de salida (38) donde el SCGCCN-CR habilitará la salida del medio hacia el interior del país de destino para los MTs de ingreso o hacia la vía de retorno para los MTs de egreso</li><li>• Los MT transfronterizos que hayan decidido un retorno al país de origen debido a la imposibilidad de cumplimentar los trámites serán retornados.</li><li>• Los MT locales podrán dirigirse indistintamente hacia el país de origen o de destino.</li><li>• El SCGCCN-CR almacena fecha y hora de salida del predio del MT.</li><li>• Los MTs de egreso deberán avanzar hacia el EPIP a la espera de que sean llamados para realizar los controles en Panamá, continuando con la Etapa 14</li></ul>	SCGCCN-CR SCGP	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR ) de patentes.</li><li>• Reconocimiento visual de tipo de vehículo.</li><li>• Cámaras digitales</li></ul>
10	Fumigación	39	<ul style="list-style-type: none"><li>• El MT previo a ingresar a la ruta Panamericana atravesará el arco de fumigación.</li><li>• Los MT de egreso no pasarán por el arco de fumigación</li></ul>		
11	Zona de Estacionamiento Previo	12	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los MTs que ingresan a la ZEP deberán resolver los inconvenientes por los cuales fueron derivados a este sector.</li><li>• Los conductores y auxiliares podrán consultar al SCGCCN-CR en las oficinas de las agencias privadas ubicadas en el Edificio de Servicios (9) a fin de verificar si su MT se encuentra habilitado como para reingresar en el circuito de control del CCN-CR.</li><li>• En caso de que estuvieran habilitados los mismos se podrán dirigir a portón de ingreso desde la ZEP y regresando a la Etapa 1</li></ul>		
12	Control local – seguridad	6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los MTs que en la Etapa 2 sean clasificados como locales avanzarán hacia la caseta de Control de MT local, donde la institución de seguridad del país sede los someterá a control expeditivo. El resultado podrá determinar la necesidad de:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Revisar físicamente la carga, la que se realizará en los andenes de revisión de la Zona Revisión Despacho (15)</li></ul></li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cámaras de video</li><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR</li><li>• Asistentes personales digitales (PDA) comunicados</li></ul>

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<ul style="list-style-type: none"><li>○ Someter al MT a un escaneo (14) – Continuará con la Etapa 13</li><li>○ No realizar ninguna revisión – Continuará con la Etapa 8</li><li>• El funcionario controlará los documentos de personas que viajen en el MT para verificar su identidad. (cédula, pasaporte o TVF )</li><li>• Personal en tierra verificará la condición de vacíos para aquellos MT que declaren esta situación.</li><li>• El resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>		con el SCGCCN-CR para el personal en tierra.
13	Revisión física y documental	15 – 16 – 17 - 18	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los MTs que hayan sido derivados a revisión física y/o documental se estacionarán en los espacios asignados por el SCGCCN-CR en las playas de la Zona Revisión Despacho (17).</li><li>• Luego de su arribo se presentarán ante la agencia/s que hayan solicitado la revisión. Si esta fuera documental el medio permanecerá estacionado en el espacio asignado hasta la culminación del control, si fuera física el SCGCCN-CR indicará en qué momento y en que andén (15) se realizará el control debiendo el MT trasladarse al mismo.</li><li>• El SCGCCN-CR avisará a todas las agencias de control el arribo al andén de un MT con revisión física para que las que lo crean necesario participen de la misma.</li><li>• Un MT que tiene exclusivamente revisión documental, puede como resultado de esta:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Requerir modificación de la documentación y el pago de los tributos correspondientes.</li><li>○ Requerir un escaneo por lo que continuará con la Etapa 13</li><li>○ No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCN-CR y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9.</li></ul></li><li>• Como resultado de una revisión física para los MT transfronterizos puede:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Decomisar la mercadería, alojándola en las bodegas (10)</li><li>○ Requerir modificación de la documentación y el pago de los tributos correspondientes.</li><li>○ Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el MT con la mercadería al Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>○ Decidir un retorno de la mercadería al país de origen realizando un trámite de Cumplido sin Efecto de la declaración del país de salida. En estos casos la mercadería debe retornar al país de origen con el MT marchamado.</li><li>○ No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCN-CR y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9.</li></ul></li><li>• Como resultado de una revisión física para los MT locales puede:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Decomisar la mercadería, alojándola en las bodegas (10)</li><li>○ Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el MT con la mercadería al Estacionamiento</li></ul></li></ul>	SCGCCN-CR TICA Siga (solamente para los ingresos) Sistemas sanitarios de los países para los ingresos y de Costa Rica para el egreso	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR, sistemas aduaneros y sistemas sanitarios.</li><li>• Cámaras de video.</li><li>• Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra.</li></ul>

PROCESO DE CONTROL DE CARGAS –SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<ul style="list-style-type: none"><li>○ de Retenidos (34)</li><li>○ No requerir mas intervenciones, imprimiendo la autorización de salida del MT del CCN-CR y continuando viaje hacia el interior del país de destino.– Etapa 9.</li><li>• En la Zona Revisión Despacho se realiza la revisión de cabina para todos los vehículos derivados a este lugar..</li><li>• El resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>		
14	Administración de la EPIP	41	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los vehículos derivados a el EPIP deberán esperar la orden desde Panamá para poder salir de esta y avanzar hacia la frontera.</li><li>• Para esto el SCGCCN-CR permitirá visualizar en todo momento, a los funcionarios de control panameño, el inventario de MTs existente en la EPIP, junto con la información de la fecha y hora de arribo al mismo.</li><li>• Los funcionarios panameños indicarán al SCGCCN-CR cuando un MT determinado se encuentra en condiciones de salir de el EPIP y avanzar hacia las instalaciones panameñas, situación que habilitará la salida de el EPIP del MT indicado.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR en Panamá</li><li>• Sistema de reconocimiento óptico de patentes – salida de la EPIP</li></ul>





### 5.5.2 Sistema de Control de Gestión del CCN-CR – Procesos de Control de Pasajeros

(Las referencias entre paréntesis indican los espacios en el CCN-CR donde se realizan los procesos)

### Proceso de control de pasajeros entrantes

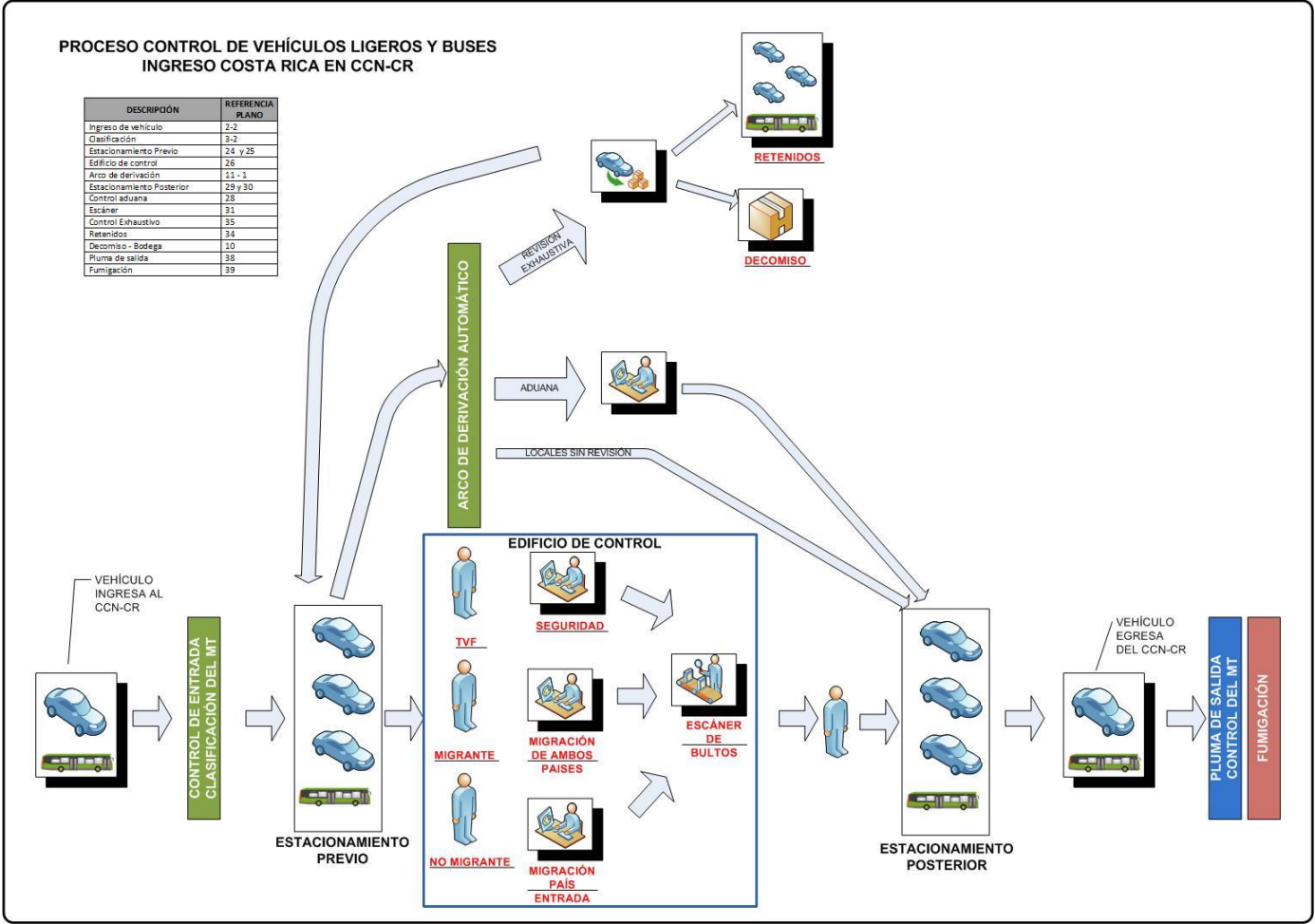
PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS ENTRANTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
1	Ingreso pasajero a pie al CCN-CR	36	<ul style="list-style-type: none"> <li>El pasajero a pie ingresa al CCN-CR, en caso de ser pasajeros entrantes, por el Acceso de Personas (36) atravesando un molinete que le permite al SCGCCN-CR contabilizar la cantidad de personas que accedieron al predio como peatones.</li> <li>Se dirige mediante pasarelas hacia el Edificio de Control (26) continuado con la Etapa 6</li> </ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Molinete contador</li> </ul>
2	Ingreso del vehículo al CCN-CR -	2 - 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Medio de Transporte (MT) de pasajeros ingresa desde la Carretera Panamericana al CCN-CR, utilizando el Carril de acceso de ligeros y buses (02-2).</li> <li>Avanza hacia el arco de Control de entrada para Ligeros y buses (03-2) donde el SCGCCN-CR adquiere la siguiente información:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Fecha y hora de arribo</li> <li>Tipología del MT</li> <li>Lectura de patente</li> <li>Foto del vehículo</li> </ul> </li> </ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) de patentes</li> <li>Reconocimiento visual de tipo de vehículo.</li> <li>Cámaras digitales</li> </ul>
3	Clasificación del vehículo	3 - 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>En función de la información adquirida en el paso anterior el SCGCCN-CR comparará esta con la adquirida por el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP) verificando si el vehículo no ha traspasado la frontera (local) o si la ha cruzado (transfronterizo), para el caso de los MTs entrantes.</li> <li>Si el vehículo es un vehículo ligero (carro, o moto) o una buseta indicará que avance hacia el Estacionamiento de Ligeros (24)</li> <li>Si un bus de gran porte el sistema le indicará que avance hacia uno de los andenes del Estacionamiento de buses previo al control (25)</li> </ul>	SCGCCN-CR SCGP	
4	Descenso de pasajeros	24 - 25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una vez estacionado el vehículo en el parqueo todos los pasajeros deberán descender del mismo con todo el equipaje y los documentos requeridos para los controles..</li> <li>Deberán avanzar hacia el Edificio de Control de Pasajeros (26). Para colaborar con el movimiento de equipaje se contará con carros para los usuarios de uso gratuito.</li> </ul>		
5	Adquisición de seguro y abono fumigación.	26	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una vez dentro del edificio los propietarios de los vehículos podrán adquirir el seguro obligatorio – en caso que fuera necesario- y abonar la fumigación en los boxes habilitados para tal fin.</li> </ul>		
6	Control migratorio.	26	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los pasajeros arribados Edificio de control podrán desde el punto de vista del control migratorio pertenecer a 3 conjuntos diferenciados:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Migrantes: son aquellos que atravesaron las fronteras provenientes del interior de Panamá quienes deben realizar los trámites migratorios de salida del país de donde provienen y los</li> </ul> </li> </ul>	SCGCCN-CR Sistemas migratorios de los países TVF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID)</li> </ul>



PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS ENTRANTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<p>de ingreso del país a donde se dirigen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ No Migrantes ocasionales; son aquellos de cualquier nacionalidad que habiendo llegado hasta Paso Canoas no atravesaron la EGPC y por lo tanto no requieren realizar trámites migratorios.</li><li>○ Vecinales Fronterizos: son aquellos que forman parte del conjunto de habitantes o trabajadores costarricenses de Paso Canoas y poseen una Tarjeta Vecinal Fronteriza Nacional.</li><li>○ Los del primer conjunto se someterán al control migratorio integrado de las autoridades de ambos países.</li><li>○ Los del segundo conjunto serán controlados por las autoridades migratorias del país sede del CCN-CR quienes verificarán para los habitantes del país la condición de no haber abandonado el país y para los extranjeros que posean una entrada vigente en el país sede. En caso de que no se cumpla con estas condiciones se derivará al pasajero hacia el control migratorio integrado.</li><li>○ Los del tercer conjunto avanzarán hacia un sector con molinetes donde serán leídas sus TVFNs por parte del SCGCCN-CR liberando el molinete en caso de que la misma se encuentre vigente. Adicionalmente en el sector un funcionario de seguridad podrá verificar la relación entre los datos contenidos en el sistema y la persona que porta la tarjeta, pudiendo evitar la liberación del molinete si la información no fuera coincidente.</li><li>○ Los conductores de vehículos locales que posean una TVFN podrán quedarse en los vehículos vacíos a la espera que concluya el control del vehículo – Etapa 8 para luego avanzar a la Etapa 10, pudiendo realizar la lectura de su TVF en el Arco de Derivación (11-1)</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• La lectura de los documentos que presenten los pasajeros se realizará mediante el SCGCCN-CR, el que derivará los datos a las agencias migratorias correspondientes.</li><li>• Los buses internacionales deberán enviar en forma electrónica al SCGCCN-CR la lista de pasajeros en forma previa a su arribo . El SCGCCN-CR convalidará que todos los pasajeros de la lista hayan sido objeto del control migratorio como parte de los controles a que se someterá el bus, siendo este un requisito para dar continuidad al viaje.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR y sistemas migratorios</li><li>• Molinetes con lectores de tarjetas inteligentes</li></ul>
7	Escáner de bultos	26	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una vez cumplido el trámite migratorio o la validación de los datos para aquellos que no lo requieran, los pasajeros avanzarán hacia la zona de escáner de bultos donde todos sus bultos acompañados serán sometidos a control. Estarán presentes funcionarios de todas las agencias de cualquiera de los dos países que así lo requieran.</li><li>• Los bultos que presenten imágenes confusas en su escaneo podrán ser sometidos, por las agencias de control, a revisión física en los mesones ubicados a continuación de los escáneres.</li><li>• Asimismo las agencias de control, basado en sus criterios de riesgo, podrán disponer una revisión física de los pasajeros en espacios habilitados en edificio para este fin. En este sitio a solicitud de los países se podrá disponer de un bodyscan.</li><li>• Los pasajeros y sus bultos luego de escaneo avanzarán hacia la salida del Edificio de Control de Pasajeros ubicado frente al Estacionamiento de Ligeros Posterior al Control (29 - 30).</li><li>• Los que hayan ingresado al predio como peatones podrán continuar hacia la salida del predio por las pasarelas continuando con la Etapa 14</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Escáner de bultos</li><li>• Bodyscan</li></ul>

PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS ENTRANTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
8	Control de vehículo en parqueos	24 - 25	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todas las agencias que lo requieran podrán en este sector realizar los controles de cabinas y compartimentos que consideren necesarios, con los medios que crean convenientes.</li><li>• El resultado de la revisión podrá ser:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sin inconvenientes.</li><li>○ Con mercadería a decomisar, en estos casos se realizará el proceso de decomiso para su posterior destrucción previo a la continuación del viaje del MT.</li><li>○ Requiera una revisión exhaustiva por lo que será derivado al Área de Revisión Exhaustiva (35)</li><li>○ Con mercadería que revista un delito, en ese caso el vehículo será remitido al Estacionamiento de Retenidos (34)</li></ul></li><li>• La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>• Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra</li></ul>
9	Retoma del vehículo	24 -30 y 25 - 29	<ul style="list-style-type: none"><li>• El conductor de un vehículo ligero luego de haber realizado los controles migratorios y la verificación de sus bultos acompañados en el Edificio de Control de Pasajeros deberá solicitar un pase electrónico que les autorizará a regresar a la búsqueda de su vehículo en el Estacionamiento Previo (24).</li><li>• Los conductores entrantes en el CCN-CR que posean una TVFN no requerirán este salvoconducto ya que la TVFN los habilitará para la retoma del vehículo.</li><li>• El conductor podrá retornar al Estacionamiento de vehículos ligeros Previo al Control (24) para avanzar con su vehículo desplazándose desde este hacia el Estacionamiento Posterior (30).</li><li>• El conductor del bus luego de realizado sus trámites personales retornará al Estacionamiento de buses previo al control (25) para avanzar con el bus al Estacionamiento de buses posterior al control (29)</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grabador de tarjetas inteligentes</li><li>• Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR</li></ul>
10	Arco de derivación y Control aduanero del vehículo	28	<ul style="list-style-type: none"><li>• Previo al ingreso al Estacionamiento Posterior de vehículos ligeros (30) el conductor del vehículo someterá a lectura en el Arco de Derivación(11-1) al salvoconducto electrónico entregado en la Etapa 9 , o en su defecto a su TVFN, con esta información el vehículo será dirigido , siguiendo este orden de prelación, hacia:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Las Casetas de control de salida (28) cuando se trate de vehículos transfronterizos, donde estarán ubicados funcionarios de aduana de ambos países.</li><li>▪ El Estacionamiento Posterior (30), para los vehículos locales</li><li>▪ Al Área de Revisión Exhaustiva (35) continuando con la Etapa 15</li></ul></li><li>• El SCGCCN-CR informará de los datos personales registrados en el salvoconducto a los funcionarios aduaneros ubicados en las Casetas de Control de salida (28) a fin de que estas confirmen si los mismos coinciden con el propietario o conductor del vehículo ligero.</li><li>• Los vehículos deberán realizar los trámites correspondientes a la salida y entrada del medio en la Caseta de Control de salida (28).</li><li>• Los conductores de vehículos ligeros locales en el CCN-CR serán controlados migratoriamente en el momento en que sometan a lectura su TVFN en el Arco de Derivación (11-1).</li><li>• Para los buses los trámites aduaneros correspondientes a los vehículos se realizarán en el Edificio de Control (26).</li></ul>	SCGCCN-CR Sistemas aduaneros de control de vehículos ligeros Sistemas de control migratorio TVF	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR ) de patentes</li><li>• Sistema de señalética inteligente</li><li>• Lectores de tarjetas inteligentes</li></ul>

PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS ENTRANTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
			<ul style="list-style-type: none"><li>El personal de las agencias que realizó el control del bus en el estacionamiento indicará al conductor cuando debe dirigirse hacia el estacionamiento posterior de buses (29)</li><li>Los vehículos que hayan concluido adecuadamente sus controles serán autorizados en el SCGCCN-CR para salir del predio y continuar viaje.</li></ul>		
11	Ascenso de pasajeros	29 y 30	<ul style="list-style-type: none"><li>El vehículo arribará al Estacionamiento Posterior (30) y (29) donde todos los pasajeros que hubieren llegado con este medio ascenderán al mismo este junto con sus bultos.</li><li>El vehículo se dirigirá a la salida del CCN-CR</li></ul>		
12	Control de salida CCN-CR de los vehículo	38	<ul style="list-style-type: none"><li>Habiendo concluido los trámites el vehículo se dirige hacia la pluma de salida donde el SCGCCN-CR habilitará la salida del medio y la continuación del viaje al país de destino siempre que este haya cumplimentado todos los controles, en caso contrario solo permitirá el retorno al país de origen.</li><li>El vehículo puede libremente decidir retornar al país de origen</li><li>El SCGCCN-CR almacenará la fecha y hora de salida del predio del MT.</li></ul>	SCGCCN-CR SCGP	<ul style="list-style-type: none"><li>Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR ) de patentes</li><li>Reconocimiento visual de tipo de vehículo.</li><li>Cámaras digitales</li></ul>
13	Fumigación.	39	<ul style="list-style-type: none"><li>El vehículo previo a ingresar a la ruta Panamericana atravesará el arco de fumigación.</li></ul>		
14	Control de salida de peatones	37	<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros que hayan ingresado como peatones podrán salir del CCN-CR mediante las pasarelas dirigiéndose hacia la Salida de Personas (37), donde atravesarán un molinete que registrará la salida en el SCGCCN-CR.</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Molinete contador</li></ul>
15	Revisión exhaustiva.	35	<ul style="list-style-type: none"><li>Los MTs que hayan sido derivados a revisión exhaustiva se estacionarán en la Zona disponible para tal fin (35)</li><li>Como resultado de una revisión exhaustiva para los vehículo puede:<ul style="list-style-type: none"><li>Decomisarse mercadería, alojándola en las bodegas (10) y permitir que el vehículo regrese al Estacionamiento Previo (24) y (25) continuado con la Etapa 10 para la realización del trámite aduanero para los vehículos transfronterizos y el posterior ascenso de pasajeros.</li><li>Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el vehículo al Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>No requerir mas intervenciones, permitiendo que el vehículo regrese al Estacionamiento Previo (24) y (25) continuado con la Etapa 10 para la realización del trámite aduanero para los vehículos que lo requieran y el posterior ascenso de pasajeros.</li></ul></li><li>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR.</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra</li><li>Elementos para el control exhaustivo de los vehículos</li></ul>



Proceso de control de pasajeros salientes

PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS SALIENTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
1	Ingreso pasajero a pie al CCN-CR ANEXO PASAJEROS	36	<ul style="list-style-type: none"><li>El pasajero a pie ingresa al CCN-CR ANEXO PASAJEROS,, por el Acceso de Personas (36) atravesando un molinete que le permite al SCGCCN-CR contabilizar la cantidad de personas que accedieron al predio como peatones.</li><li>Se dirige mediante pasarelas hacia el Edificio de Control (26) continuado con la Etapa5</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Molinete contador</li></ul>
2	Ingreso del vehículo al CCN-CR ANEXO PASAJEROS -	2 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>El Medio de Transporte (MT) de pasajeros ingresa desde la Carretera Panamericana al CCN-CR ANEXO PASAJEROS (02-2).</li><li>Avanza hacia el arco de Control de entrada para Ligeros y buses (03-2) donde el SCGCCN-CR adquiere la siguiente información:<ul style="list-style-type: none"><li>Fecha y hora de arribo</li><li>Tipología del MT</li><li>Lectura de patente</li><li>Foto del vehículo</li></ul></li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Sistema de reconocimiento óptico de caracteres (OCR ) de patentes</li><li>Reconocimiento visual de tipo de vehículo.</li></ul>

PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS SALIENTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
					• Cámaras digitales
3	Clasificación del vehículo	3 - 2	<ul style="list-style-type: none"><li>En función de la información adquirida en el paso anterior el SCGCCN-CR comparará esta con la adquirida por el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP) .</li><li>Si el vehículo es un vehículo ligero (carro, o moto) o una buseta indicará que avance hacia el Estacionamiento de Ligeros (42)</li><li>Si un bus de gran porte el sistema le indicará que avance hacia uno de los andenes del Estacionamiento de buses (41)</li></ul>	SCGCCN-CR SCGP	
4	Descenso de pasajeros	42 - 41	<ul style="list-style-type: none"><li>Una vez estacionado el vehículo en el parqueo todos los pasajeros deberán descender del mismo con los documentos requeridos para los controles migratorios</li><li>Deberán avanzar hacia el Edificio de Control de Pasajeros (26).</li></ul>		
5	Control migratorio.	26	<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros arribados al Edificio de control del CCN-CR ANEXO PASAJEROS serán considerados desde el punto de vista del control migratorio migrantes ya que atravesarán la frontera hacia el interior de Panamá debiendo realizar los trámites de salida de Costa Rica.</li><li>La lectura de los documentos que presenten los pasajeros se realizará mediante el SCGCCN-CR , el que derivará los datos a las agencias migratorias correspondientes.</li><li>Los buses internacionales deberán enviar en forma electrónica al SCGCCN-CR la lista de pasajeros en forma previa a su arribo. El SCGCCN-CR convalidará que todos los pasajeros de la lista hayan sido objeto del control migratorio como parte de los controles a que se someterá el bus, siendo este un requisito para dar continuidad al viaje.</li></ul>	SCGCCN-CR Sistema migratorio de CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Lectoras de documentos y de tarjetas inteligentes (ICAO – RFID)</li><li>Estación terminal comunicada con el SCGCCN-CR y sistema migratorio</li></ul>
6	Control aduanero del vehículo	26	<ul style="list-style-type: none"><li>Los vehículos de pasajeros de cualquier tipo deberán realizar los trámites correspondientes a la salida del medio en las oficinas aduaneras del Edificio de Control (26).</li><li>Se incorporará al SCGCCN-CR el resultado del trámite aduanero del vehículo considerando si el mismo puede continuar el viaje hacia Panamá o debe retornar a Costa Rica.</li></ul>	SCGCCN-CR Sistema aduanero costarricense de control de vehículos ligeros	
7	Control de vehículo en parqueos , derivación	42 - 41	<ul style="list-style-type: none"><li>Todas las agencias que lo requieran podrán en este sector realizar los controles de cabinas y compartimentos que consideren necesarios, con los medios que crean convenientes.</li><li>En el Estacionamiento las agencias de control determinarán si el vehículo deber ser derivado para la realización de una revisión exhaustiva – Etapa 10, si se deriva al Estacionamiento de Retenidos (34) o si puede continuar con el viaje.</li><li>En caso de ser derivado para revisión exhaustiva deberá dirigirse al Área de Revisión Exhaustiva (ARE) (35) y continuar con la Etapa 10</li><li>Si el vehículo no presentó problemas en la revisión de cabina y en el control aduanero se le autoriza la continuación del viaje hacia Panamá. Esta autorización será considerada como el control de salida del predio.</li><li>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra</li></ul>
8	Ascenso de	42 y 41	<ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del bus luego de realizado sus trámites personales y los del vehículo retornará al Estacionamiento de buses (41) y permitirá el</li></ul>		

PROCESOS DE CONTROL DE PASAJEROS SALIENTES –SISTEMAS DE CONTROL DE GESTIÓN					
ETAPA	ACCIÓN	REF. A PLANO	PROCESO	SISTEMAS INTERACTÚA	TECNOLOGÍA UTILIZADA
	pasajeros y salida del predio		<p>ascenso de los pasajeros al mismo, para avanzar hacia la salida del predio.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>El conductor del vehículo de pasajeros luego de realizado sus trámites personales y los del vehículo retornará al Estacionamiento (42) y permitirá el ascenso de los pasajeros al mismo, para avanzar hacia la salida del predio.</li><li>El vehículo se dirigirá a la salida del CCN-CR ANEXO PASAJEROS para continuar viaje</li></ul>		
9	Control de salida de peatones	37	<ul style="list-style-type: none"><li>Los pasajeros que hayan ingresado como peatones podrán salir del CCN-CR ANEXO PASAJEROS mediante las pasarelas dirigiéndose hacia la Salida de Personas (37), donde atravesarán un molinete que registrará la salida en el SCGCCN-CR .</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Molinete contador</li></ul>
10	Revisión exhaustiva.	35	<ul style="list-style-type: none"><li>Los MTs que hayan sido derivados a revisión exhaustiva se estacionarán en la Zona disponible para tal fin (35)</li><li>Como resultado de una revisión exhaustiva para los vehículo puede:<ul style="list-style-type: none"><li>Decomisarse mercadería, alojándola en las bodegas (10) y permitir que el vehículo regrese al Estacionamiento (42) y (41) continuado con la Etapa8 ascenso de pasajeros.</li><li>Determinar un ilícito que requiera intervención judicial derivando el vehículo al Estacionamiento de Retenidos (34)</li><li>No requerir mas intervenciones, permitiendo que el vehículo regrese al Estacionamiento (42) y (41) continuado con la Etapa 8 ascenso de pasajeros.</li></ul></li><li>La información sobre el resultado del control se incorporará al SCGCCN-CR</li></ul>	SCGCCN-CR	<ul style="list-style-type: none"><li>Asistentes personales digitales (PDA) comunicados con el SCGCCN-CR para el personal en tierra</li><li>Elementos para el control exhaustivo de los vehículos</li></ul>



- Permitir el enlace telefónico entre las distintas infraestructuras y EGs integrantes del Paso de Frontera.
- Permitir el intercambio de imágenes de seguridad entre los mismos componentes.
- Garantizar un nivel adecuado de calidad de servicio de los sistemas instalados.
- Preservar los niveles de seguridad de datos fijados por las instituciones de ambos países.
- Garantizar la continuidad funcional del Sistema.

Con las premisas anteriores, se sugiere una arquitectura tecnológica que permita soportar el Sistema de Control de Gestión del Paso (SCGP).

5.6.1 Arquitectura de Comunicaciones, y Hardware de Soporte

Interconexión interna de los CCN-CR y las EG

Todos los componentes del SCGP deberán estar interconectados mediante enlaces de alta velocidad que permitan el intercambio de voz, datos y video.

Las alternativas posibles son la utilización de fibra óptica entre los distintos componentes utilizando los servicios de alguna de las compañías de comunicaciones internacionales, el tendido específico de FO entre todos los componentes o bien optarse por enlaces inalámbricos de alta velocidad, considerando que las distancias entre los elemento son cortas y que no existen interferencias físicas para la instalación de estos enlaces.

Si bien las conexiones y protocolos de comunicación de datos siguen “estándares de mercado” y por ende resulta relativamente fácil lograr una interconexión entre las redes de cada componente mencionado; puede no resultar de forma similar para la comunicación de voz, en este caso considerando el hecho de que las instalaciones físicas y sus componentes tecnológico deben formar parte de los elementos a incorporar en el proyecto se aconseja la instalación de sistemas de telefonía IP que abarque a todos las instalaciones del Sistema.

Interconexión Externa

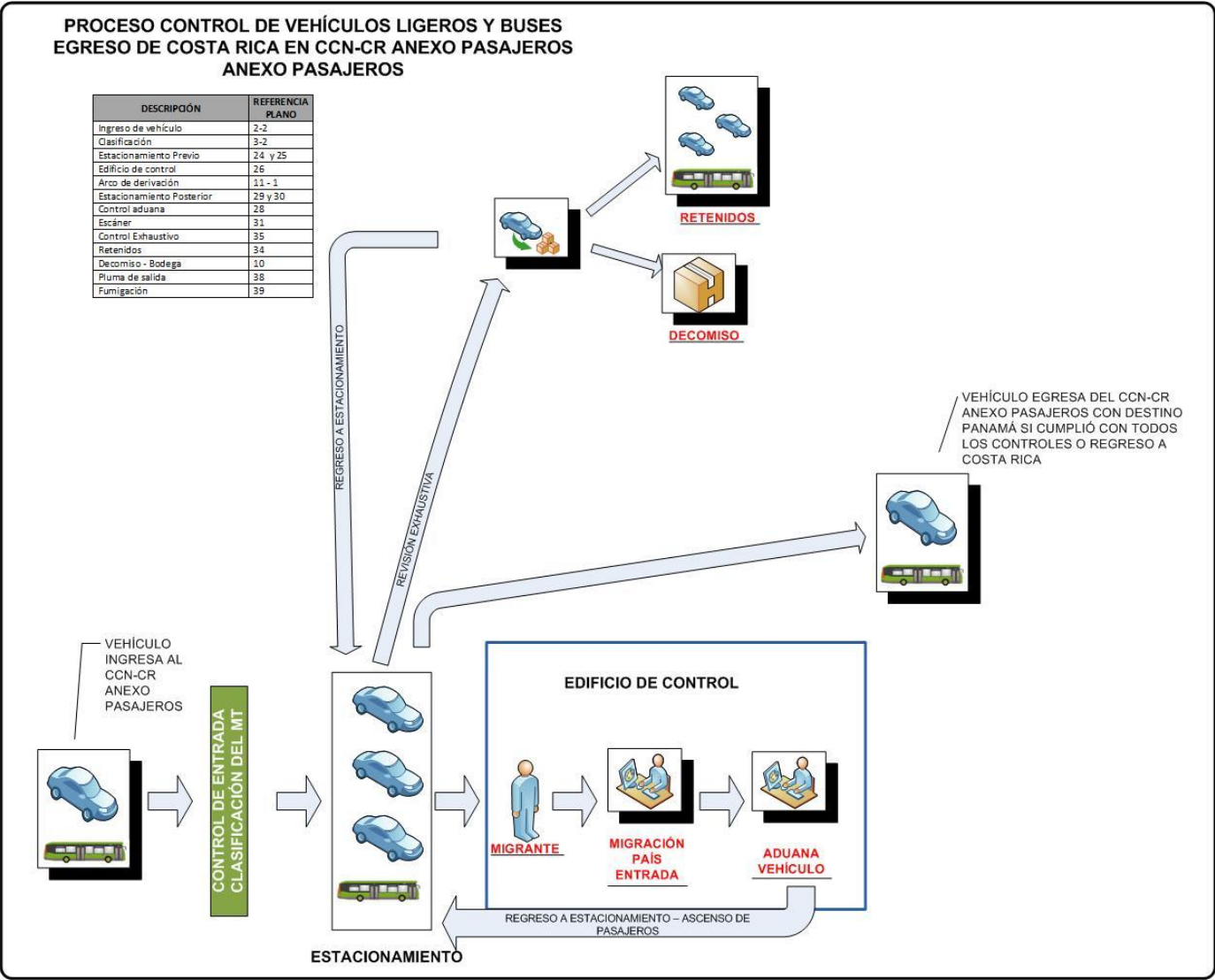
La Interconexión Externa tendrá como objetivo comunicar las agencias que funcionan en el Sistema Fronterizo con el exterior y en particular con sus casas matrices a nivel de datos, voz y video utilizando para las comunicaciones informáticas canales con VPNs (redes privadas virtuales) seguras, que garanticen adecuado intercambio de datos y sin que sea necesaria la instalación de clientes especiales en cada equipo informático que acceda a estas interconexiones.

Se aconseja que las comunicaciones externas se encuentren integradas en un Puerto Integral de Comunicaciones (datos, voz y video) con un adecuado ancho de banda y que abarque a todas las instituciones que realicen operaciones de control en el Paso de Frontera.

Este puerto integral estaría ubicado en el espacio geográfico de Costa Rica y sería un componente adicional interconectado con el Sistema Fronterizo, de esta forma las comunicaciones externas de las agencias se realizarían desde cada uno de los componentes hasta el puerto integral utilizando el sistema de interconexión interna del Paso de Frontera.

Comunicación interna para el CCN-CRs, Anexo y EGs

Para las instalaciones de las comunicaciones internas de cada uno del los CCN-CRs y EGs se recomienda:



5.6 ARQUITECTURA TECNOLÓGICA DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO

La integración de los diversos componentes que componen el Sistema de Control de Gestión del Paso, las Estaciones de Gestión (EG) y el Sistema de Control de Gestión del CCN-CR y su Anexo (en sus dos subcomponentes cargas y pasajeros) requieren de una infraestructura tecnológica relacionada con ellos y con la arquitectura de los edificios que se utilicen durante esa integración.

Esta infraestructura tecnológica debe cumplir con las siguientes premisas:

- Permitir la comunicación de datos entre todos componentes físicos del Sistema CCN-CR y EGs.
- Permitir la adecuada comunicación de datos desde el SCGCCN-CR con las instituciones de los dos países.

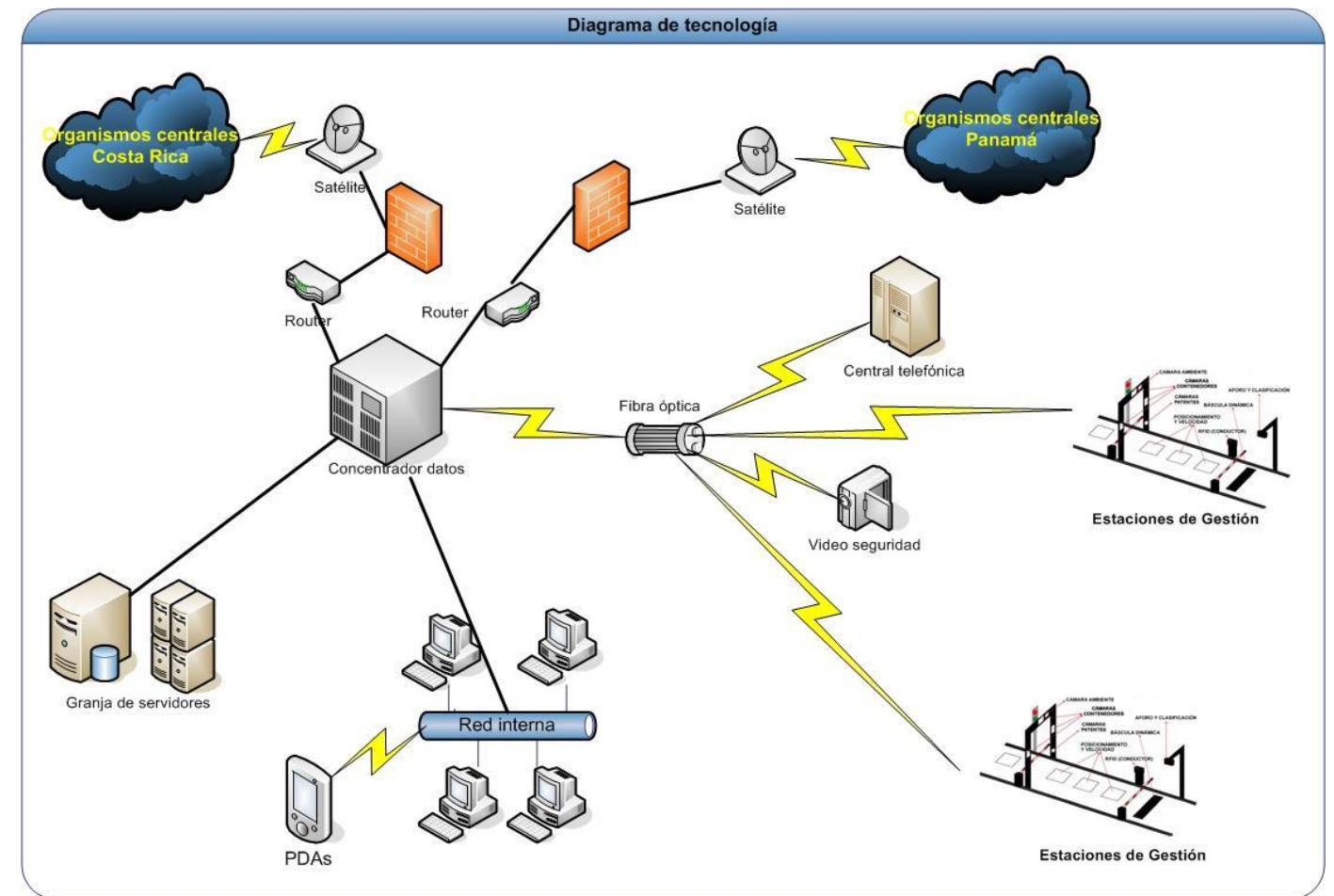
- Instalar un cableado estructurado de acuerdo a norma estándar de nivel 6 para el CCN-CR, Anexo y EGs,
- Velocidad de transferencia no menor a 1 Gb para los elementos interconectados, mejorada para los servidores,
- Infraestructura de acceso inalámbrico que posibilite la utilización en cualquier lugar elementos de captura que utilicen esta tecnología y
- Brindar acceso WI-FI - gratuito o pago - a los usuarios del Paso de Frontera.

En cuanto a la comunicación de voz debe considerarse la posibilidad de instalar centrales telefónicas inteligentes con telefonía IP que permitan establecer comunicaciones internas con todos los puestos de atención (cabinas, oficinas, etc.) instalados y, para aquellos funcionarios que posean la autorización necesaria, la posibilidad de comunicarse con las oficinas centrales de las agencias que funcionan en el paso, así como llamadas externas, sin que signifiquen costos adicionales para los funcionarios que se encuentren trabajando en el CCN-CR del otro país.

#### 1.1.1 HARDWARE (HW)

Los sistemas informáticos que tendrá que soportar el SCGP y los SCGCCN-CR, requerirán de una estructura de hardware que tenga en cuenta los siguientes aspectos:

- Que se instale una “granja” de servidores de alto nivel de disponibilidad. Los mismos tendrán arquitectura interna diferenciada según la funcionalidad que se le haya sido asignada: (i) servidores de base de datos, (ii) servidores de aplicaciones, (iii) servidores para servicios, etc. Los servidores poseerán, en todos los casos, HW redundante (discos, fuentes de poder, placas controladoras, etc.) y los más críticos serán duplicados a fin de garantizar un nivel de servicios constante.
- Que esta granja de servidores se encuentre “espejada” en cada país limítrofe para que ante caída general de una instalación, la otra tome control de las operaciones y que esta circunstancia resulte transparente para los usuarios.
- Que los servidores se instalen en sendos Centros de Cómputos con: (i) climatización, (ii) control de temperatura y humedad, (iii) control antiincendios, (iv) líneas dedicadas de tensión con capacidad de derivación automática a baterías (UPS) y a los generadores instalados, permitiendo un funcionamiento continuo de los sistemas y (v) control de seguridad física de acceso al Centro de Cómputos.
- Incorporar tecnología de electrónica de red orientada a la seguridad de las conexiones utilizadas como FIREWALLS y ANTISPAM.
- Incorporar tecnología para captura de datos inalámbrica (PDA, tablets, netbooks, etc.) para poder realizar operaciones en tiempo real en espacios abiertos de los CCN-CR, por ejemplo: control vehicular en playa de estacionamiento o toma de datos a pasajeros en sus vehículos.
- Incorporar tecnología de control en barreras de paso o lectores de barras u otros sistemas para la administración de colas de espera.
- Incorporar sistemas de señalética inteligente que permitan indicar al usuario las acciones a seguir en particular dentro del CCN-CR y su Anexo.



#### 5.6.2 Arquitectura de Software de Base para el SCG de Cargas y Pasajeros

Los SCG para cargas y pasajeros estarán totalmente integrados a todas las Unidades de Control (Carriles de Control para automóviles particulares, Recintos de Control para pasajeros, Recintos de Control para ómnibus y Puestos de Control para camiones) de las CCN-CR y de las EG. Es por ello necesario contar con una adecuada infraestructura de comunicaciones de datos que alcance a todos los sitios del Sistema Fronterizo desde donde se deba acceder a consulta y/o ingreso de datos.

La herramienta de desarrollo o soporte para el modelo informático planteado se asocia a las herramientas denominadas de “Administración de flujo de trabajo” o “Workflow”. Estas herramientas permiten “Administrar procesos de negocio” o “Business Project Management” (BPM), incluyendo todo el ciclo desde el diseño del proceso, su desarrollo, soporte y mantenimiento; permitiendo además una rápida adecuación a las modificaciones que se vayan requiriendo, existiendo en el mercado comercial informático varias herramientas de este tipo.

En cuanto al SW de base para soportar estos aplicativos, en general pueden trabajar sobre sistemas operativos estándar como Microsoft Windows o LINUX.

Para el soporte y administración de la base de datos se pueden utilizar los motores relacionales de uso genérico como Microsoft SQL-Server, IBM-INFORMIX ú ORACLE o de SW abierto como MySQL o POSTGRE-SQL.

Las funciones del sistema consistirán en rutinas simples de acceso a dicha base de datos.

El sistema poseerá una arquitectura de capas para un mejor mantenimiento del mismo según este esquema:

- Presentación al usuario: contendrá toda lo necesario para un manejo ágil y simple del sistema en su interacción con los usuarios, sobre la base de rutinas gráficas adecuadas.
- Reglas de negocio: contendrá todas las funciones que operan sobre los datos de las bases de datos, como por ejemplo el cambio de estado de cada trámite a medida que un vehículo usuario evoluciona por las distintas instancias del corredor vial.
- Acceso a datos: serán las rutinas que interactuarán con la base de datos unificada.

Esta arquitectura garantiza que cualquier variación que se necesite en un futuro afectará en general a una sola de las tres (3) capas anteriores, simplificando las tareas de soporte y mantenimiento. Todos los datos capturados por el SCG de cargas y pasajeros que sean de utilidad para el resto de los sistemas informáticos institucionales, serán puestos a disposición de éstos.

### 5.6.3 Arquitectura de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CCN-CR.

Al momento de seleccionar la alternativa de expectativa más eficiente para la operación de las Estaciones de Gestión (EG) y las barreras de entrada y salida de los CCN-CR, se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:

- Su operatoria no implicarán, excepto en los casos de las EGs internas que funcionen como barreras de ingreso a los CCN-CR de cargas donde se debe entregar y validar documentación, una detención de los vehículos.
- Permitirán alta eficiencia en los controles tecnológicos del corredor vial.
- El proceso de adquisición de datos será automático, de alta precisión y mínimas intervenciones humanas.
- No se requerirán elementos de identificación externos (tarjetas de lectura óptica, tags, etc.).
- Poseerá niveles de redundancia razonables, minimizando las caídas operativas.
- Tendrá costos adecuados y mantenimiento sencillo.
- Permitirá la integración al sistema de otras funcionalidades y/o sensores particulares, como lectores de RFID, pdas, etc.

En virtud de los aspectos anteriores y evaluando las distintas tecnologías de adquisición de datos existentes, se determinó que la más adecuada era la de reconocimiento óptico de caracteres (OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION). Cada EG tanto interna como externa utilizará esta tecnología, independientemente de la cantidad de vías que contemple. Cabe mencionar que las EGs se compondrán de diferentes componentes tecnológicos de acuerdo a las funcionalidades que se pretenda que estas posean y a los datos a recabar por las mismas.

Básicamente el sistema está compuesto por los siguientes subsistemas:

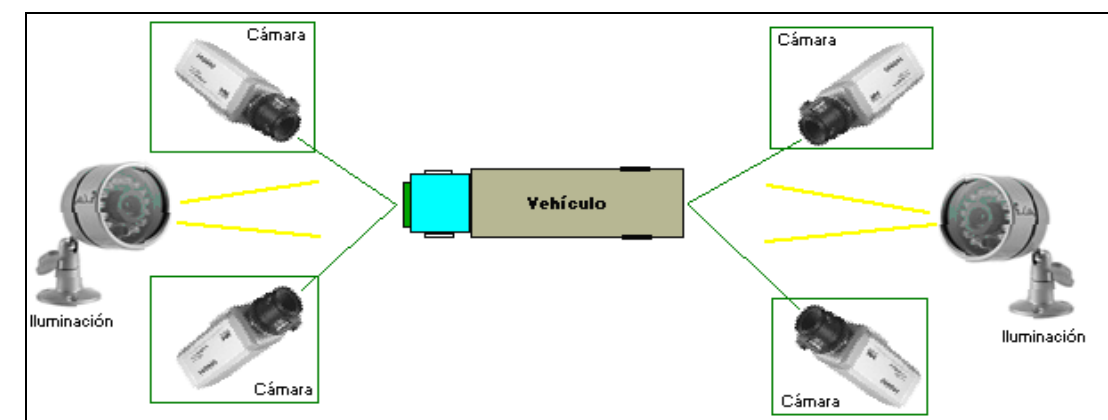
- Subsistema de Adquisición

- Subsistema de Apoyo
- Subsistema de Interpretación y Control
- Subsistema de Almacenamiento y Consulta

#### Subsistema de Adquisición

Está compuesto por un conjunto de cámaras de video alta resolución que permiten la “percepción” visual del objetivo; sobre la base de al menos cuatro (4) conjuntos de cámaras dobles por sentido de circulación con el objeto de obtener visiones estereoscópicas y redundantes desde todos los ángulos.

Éstas permiten registrar el pasaje de vehículos y contenedores desde varios ángulos con un criterio de multi-objetivo lo que, sumado a algoritmos de detección de movimientos mejora notablemente el resultado útil aún bajo condiciones adversas.



Disposición Antero-Posterior Estereoscópica

Esta disposición permite no solo la visualización en doble perspectiva de un vehículo sino que, en función de su perfil duplicado, permite continuar la operación aun en el caso de un desperfecto en alguno de los módulos de cámaras. Existe la posibilidad de utilizar cámaras de video infrarrojas, apoyadas por emisores infrarrojos de luz que independizan la imagen visualizada de la iluminación existente.

Para la adquisición de otras variables, como por ejemplo: imagen del conductor, detección de contenedores, etc.; se requieren conjuntos adicionales de cámaras a instalar dentro de cada módulo.

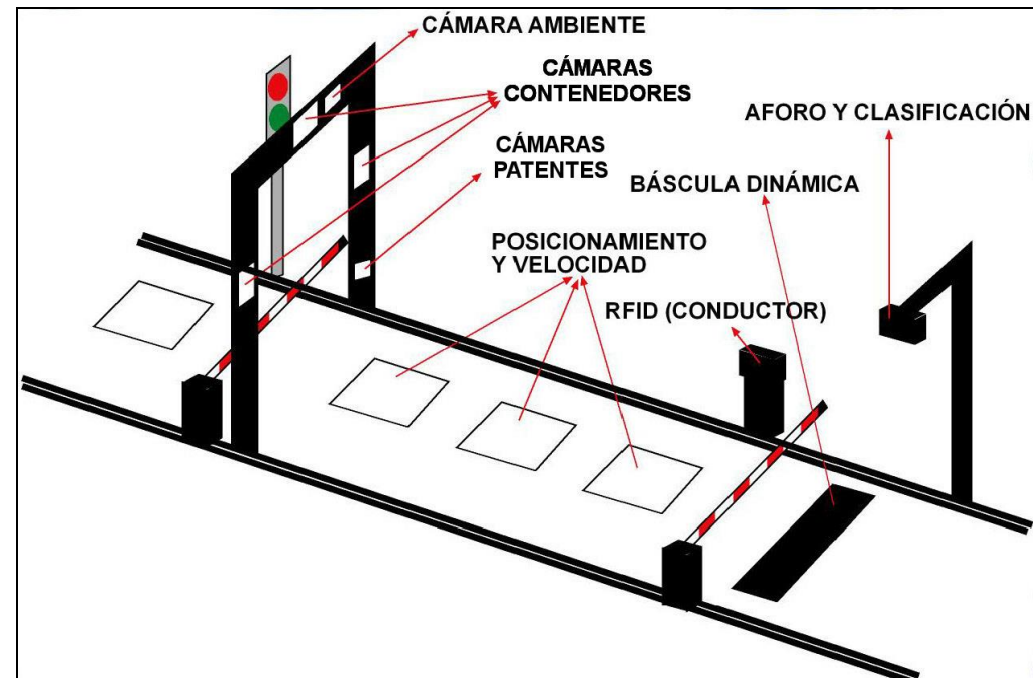
#### Subsistema de Apoyo

La utilización de cámaras de video de alta resolución en lugar de cámaras infrarrojas requiere de un suministro de iluminación más controlado; preferentemente supervisado por autómatas remotos que manejan la funcionalidad del Subsistema de Adquisición.



Todo el conjunto deber soportarse sobre una obra civil adecuada que permita soportar los elementos de adquisición, mantener en correcta posición a las cámaras y las luminarias y resguardar a todo el conjunto de las inclemencias climáticas.

Asimismo se instalarán cámaras de control en cada una de las instalaciones orientadas a disponer de una perspectiva más amplia de la situación en el momento de la operación; éstas suministrarán un plano anterior y otro posterior de todo el conjunto a los efectos de contar con una información lo más completa posible.



Esquema de Instalación de Cámaras

Adicionalmente debe incluir los siguientes elementos:

- 1) reductores de velocidad para que el ingreso al área de adquisición se realice a una velocidad adecuada.
- 2) barreras físicas con capacidad de accionado automático o manual,
- 3) semáforos,
- 4) caseta acondicionada para albergar al personal de control,
- 5) elementos electrónicos e informáticos requeridos por el sistema,
- 6) mecanismos de posicionamiento del vehículo en sus alternativas de:
  - loop electromagnético de piso,
  - barrera infrarroja,
  - aclimatadores térmicos para los diferentes sensores
- 7) balanzas dinámicas con adquisición automática de pesaje para las cargas

#### Subsistema de Interpretación y Control

El Subsistema de Interpretación y Control es el módulo central del sistema que permite controlar todos los elementos tecnológicos instalados, realizar el reconocimiento de la información visualizada por las cámaras e incorporarla como información digital a la base de datos.

Este subsistema consta de un ordenador que analiza la imagen de una cámara, que a modo de “ojo”, le permite diferenciar patrones visuales, asociarlos a la escritura humana y determinar el relacionamiento entre ellos.

Este principio inicialmente referenciado como OCR – OPTICAL CHARACTER RECOGNITION es también conocido como ALPR – AUTOMATIC LICENSE PLATE RECOGNITION ó LPR – LICENCE PLATE RECOGNITION cuando se utiliza para el reconocimiento de placas de vehículos.

Básicamente el subsistema funciona siguiendo estos pasos:

- (i) Encuentra al identificador (placa de vehículo, número de contenedor, etc.), si estuviera en la imagen,
- (ii) Orienta y dimensiona al identificador encontrado,
- (iii) Normaliza la imagen ajustando variables como el brillo y el contraste,
- (iv) Segmenta los caracteres aislando cada uno de ellos,
- (v) Aplica técnicas de reconocimiento (OCR) sobre los caracteres aislados,
- (vi) Recompone el conjunto leído,
- (vii) Incorpora imagen a la base de datos junto con imágenes adquiridas,
- (viii) En caso identificaciones erróneas o incompletas, permite que un operador pueda complementar manualmente los datos faltantes.

La información adquirida se almacenará en los equipos informáticos que soportan el Subsistema de Interpretación y Control de cada una de las instalaciones y se enviarán al Subsistema de Almacenamiento y Consulta donde reside el SCGRU donde se centralizarán todos los datos procesados por cada una de las instalaciones.

De esta forma se informará en línea al Sistema de Gestión del evento ocurrido en cada instalación y este informará a la instalación sobre la acción a tomar.

#### Subsistema de Almacenamiento y Consulta

El conjunto de las instalaciones estarán en comunicación permanente con las dos centrales de operaciones (Centros de Cómputos) que soportarán al Subsistema de Almacenamiento y Consulta. Estas centrales de operación estarán ubicadas a ambos lados de la frontera y contarán con:

- equipamiento redundante con capacidad para grandes volúmenes de datos, imágenes y video de los datos capturados,
- sistemas de acondicionamiento ambiental,
- seguridad de acceso y datos y
- suministro energético con autonomía suficiente para mantener operativo el sistema mínimo veinticuatro (24) horas en caso falla de suministro eléctrico.

Este conjunto de hardware y software soportará al SCGP, responsable de la administración y control del corredor vial y de la “socialización” de la información adquirida entre todas las instituciones que formen parte – directa o indirectamente – del Proceso de Control. Asimismo el sistema intercambiará datos, en tiempo real, con los SCGCCN-CR.

Básicamente el conjunto estará capacitado para:

- Soportar los procedimientos de telecontrol requeridos desde las diferentes instalaciones,

- Establecer estrategias de análisis de información requeridas,
- Evaluar volumen y sentido de los movimientos vehiculares en el corredor vial,
- Realizar seguimiento de trayectorias estimadas de los vehículos,
- Verificar la consistencia de los datos,
- Relevar automáticamente la funcionalidad de todas las Unidades de Control,
- Manejar alarmas, eventos preprogramados y resultado de relevamientos,
- Exportar datos hacia otras plataformas informáticas,
- Realizar en todo momento el inventario de vehículos en el corredor vial,
- Realizar búsquedas y clasificaciones de datos,
- Generar reportes

**5.6.4 Información a Adquirir por las Estaciones de GESTIÓN (EG) y las Barreras de Entrada y Salida de los CCN-CR**

A continuación se detallan los datos factibles de obtener mediante las cámaras y sensores a instalar en cada uno de los puestos, esta información se diferenciará de acuerdo al tipo de vehículo a controlar (de carga o pasajeros), en función de la instalación de la que se trate (EG, barrera de entrada, barrera de salida) y de la información que efectivamente se quiera recabar.

- **Identificación Informática de Placas (matrículas)**

Mediante la lectura de las placas por medio de las cámaras de video y su interpretación mediante OCR.

- **Identificación Tipo Vehículo**

Permitirá reconocer el tipo de vehículo que atraviesa la instalación pudiendo diferenciar entre automóviles particulares, ómnibus y distintas conformaciones de MTs; estará soportado por cámaras y barreras infrarrojas y por un ordenador dedicado comunicado en tiempo real con el Subsistema de Interpretación y Control.

- **Identificación Conductor**

Estará compuesto por dos cámaras de video a color y su propio soporte de iluminación asociadas para visualización del rostro del conductor. Se requieren dos cámaras para poder captar adecuadamente a los conductores de los diferentes vehículos de pasajeros y de cargas, los que poseen diferencias de altura que no permiten que una sola unidad pueda obtener un primer plano adecuado. La información capturada se enviará en tiempo real al Subsistema de Interpretación y Control.

- **Detección Contenedores (solo para carga)**

Permitirá detectar la presencia de un contenedor, atendiendo a su forma, volumen y disposición, sin pretender obtener su identificación alfanumérica. Estará soportado por cámaras y barreras infrarrojas y por un ordenador dedicado que se encuentra en línea con el Subsistema de Interpretación y Control.

- **Identificación Informática Contenedores (solo para carga)**

Permitirá determinar el código de identificación de contenedores de veinte (20) y cuarenta (40) pies en disposición simple o tándem (tractor y zorra). Este código es más extenso que el de las placas y en él se encuentra inserta información referente al fabricante de la caja, así como elementos de verificación de integridad lógica.

A diferencia de la identificación de placas, la identificación de contenedores cuenta con dificultades adicionales asociadas al tamaño, tipo de impresión numérica y disposición de los caracteres. Estará soportado por cuatro cabezales de adquisición simultánea, y cubrirá los dos planos longitudinales; se complementará con un mecanismo de “percepción” del objetivo basado en barreras infrarrojas.

- **Determinación Peso (solo carga)**

En las instalaciones de barreras de ingreso se instalarán balanzas de peso completo para determinar el peso de los vehículos de carga que las cruzan, las balanzas estarán electrónicamente conectadas con el Subsistema de Interpretación y Control.

- **Lectores de Radiofrecuencia RFID (Radio Frequency Identification)**

Se podrán incorporar a las estacione de Gestión lectores RFID para la lectura de etiquetas, tarjetas o tags RFID, en particular asociados al uso de marchamos de radiofrecuencia a tarjetas de identificación de conductores o vehículos.

**5.6.5 Funcionamiento Operativo de las Estaciones de GESTIÓN (EG) y Barreras de Entrada y Salida**

Secuencialmente con la circulación del vehículo, su funcionamiento será:

- a) El vehículo se acercará a la instalación donde los reductores de velocidad lo obligarán a circular a una velocidad menor a los quince (15) kilómetros por hora,
- b) Aproximado el vehículo, las cámaras y los diferentes sensores comenzarán a registrar los datos del vehículo – tipo, peso (vehículos de carga), placa, identificación del contenedor, etc., de acuerdo al tipo de instalación y el tipo de vehículo,
- c) El Subsistema de Identificación y Control analizará la información recibida,
- d) Si la información registrada - placa del vehículo es correcta - enviará ésta al Subsistema de Almacenamiento y Consulta,
- e) Éste subsistema consultará al SCGP sobre la situación del vehículo y generará dos eventos, asociados a (i) condición correcta o (ii) incorrecta,
- f) Con condición correcta, se almacenará el evento y la información respectiva en la base de datos y se accionará la barrera y el semáforo, dando continuidad al viaje del vehículo en el caso de las EG o a la continuidad de la operación en los CCN-CR o su Anexo,
- g) Con condición incorrecta, se almacenará el evento y la información en la base de datos y no se accionará la barrera, informando a la autoridad de control ubicada en la instalación para que proceda a verificar el estado del vehículo, informar al sistema y tomar las acciones pertinentes de acuerdo a la condición registrada.
- h) En caso que el Subsistema de Identificación y Control no pueda registrar los datos en forma correcta, no se accionará la barrera y se informará a la autoridad de control ubicada en la instalación para que esta complete la misma.

## 5.7 SUBSISTEMAS COMPLEMENTARIOS A CONSIDERAR PARA EL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL PASO

Teniendo en cuenta los elementos tecnológicos requeridos para poner en funcionamiento el Sistema de Control de Gestión, cabe considerar la posibilidad de complementar este con una serie de subsistemas que permitan lograr una mejora cualitativa en el funcionamiento, una mayor integración entre las agencias de los países y una mayor seguridad y control de todo el corredor.

Estos subsistemas estarán totalmente integrados al Sistema de Control de Gestión y su administración y operación se concentrará en los Centros de Cómputo a instalar en cada país.

### 5.7.1 Intercambio de Datos entre Sistemas (IDS)

El objetivo del sistema es permitir un adecuado intercambio de datos entre los organismos de ambos países, en particular para las operaciones integradas que se realicen en el CCN-CR, el mismo debería cumplir con las siguientes premisas:

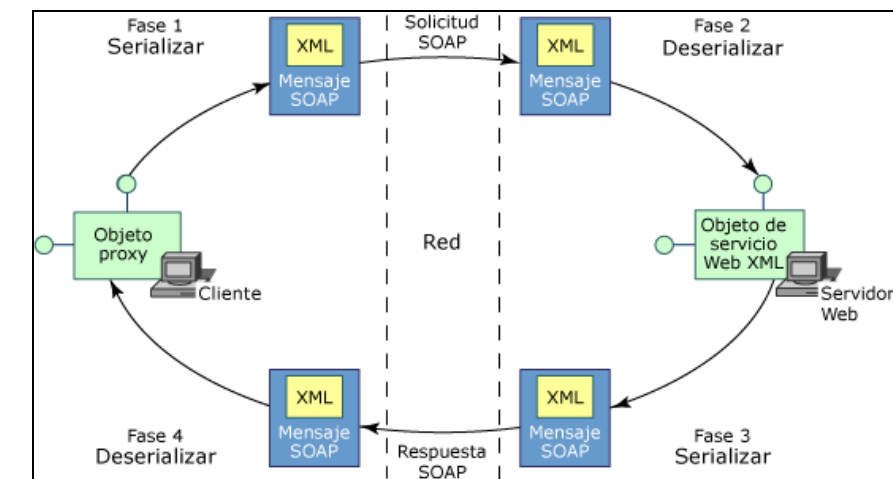
- cada país continuará utilizando sus sistemas
- los organismos decidirán el momento y la forma que tendrá este intercambio, debiendo hacer en sus respectivos sistemas las adecuaciones necesarias para la transferencia de la información acordada.
- el modelo será incremental de forma tal que permita variar el caudal y tipo de datos que se intercambian sin alteraciones mayores a la arquitectura de hardware y de software del paso que se construya.
- el modelo será utilizado además para el intercambio de información entre el resto de los sistemas utilizados para el control y los sistemas de cada una de las Instituciones

La idea es basar el modelo en la construcción de una **“autopista virtual”** informática (backbone de servicios) que permita el intercambio de información con las siguientes características.

- Los sistemas de cada organismo de cada país seguirán funcionando sin alteraciones
- Aquellos sistemas que así lo permitan podrán **“publicar”** servicios para que los **“consuman”** otros sistemas o **“consumir”** servicios **“publicados”** por otros sistemas.
- Mediante este mecanismo se podrá dar el grado de integración entre información de organismos que se desee.
- Este grado de integración podrá evolucionar en el tiempo sin alteraciones mayores al “backbone” de servicios
- Mediante este intercambio se podrá ir avanzando en la integración informática entre los datos que se acuerde entre los diferentes organismos similares de cada país o entre los del mismo país.
- A medida que se avance con la integración y con el nivel de “confianza” entre los organismos se podrá lograr un único ingreso de información para todos los organismos concernidos en un proceso.
- El sistema se usará como modelo de intercambio de información e integración con le resto de los sistemas a utilizar en el paso.

El sistema estará tecnológicamente basado en el concepto de servicio web o “web services”. Un servicio web (en inglés, Web service) es un conjunto de protocolos y estándares que sirven para intercambiar datos entre sistemas.

Estos sistemas pueden estar desarrollados en lenguajes de programación diferentes, y ser ejecutados sobre cualquier plataforma tecnológica. Se utilizan para intercambiar datos tanto en redes de computadoras como a través de Internet. La mencionada interoperabilidad de los sistemas se logra debido a la adopción de “estándares” fijados por comités establecidos ad-hoc. (OASIS,W3C y WS-I). El protocolo de comunicaciones de Servicios Web Standard es el conocido como SOAP



Esquema simplificado del concepto

Como se indicó anteriormente cada organismo podrá “publicar” y/o “consumir” servicios web de acuerdo con sus necesidades.

En base a lo antes expresado se propone utilizar la tecnología de “Servicios Web” (web services) ya que la misma:

- Permite la operación de distintas plataformas informáticas (incluso de diferentes fabricantes) por lo que es adecuado para interrelacionar sistemas de plataformas distintas como lo son los de los dos países.
- Es independiente del lenguaje de programación utilizado o a utilizar
- No es necesario conocer en profundidad el detalle del o de los sistemas con los que se intercambia información, lo importante es conocer las características de la información a intercambiar.
- Se pueden utilizar para intercambiar información en forma sincrónica o asincrónica (mensajería), mediante un manejador de colas del tipo MQ-Series o similar

Los servicios web a implantar dependerán específicamente de la información que desee intercambiar entre los sistemas de control de ambos países y que permitan cubrir las principales funciones de negocio que se realizan.

En cuanto a las principales características arquitectónicas de la solución propuesta podemos decir que:



**Disponibilidad:**

La arquitectura del sistema permite disponer de la información en línea y en el momento que los eventos ocurren, por lo que no sólo en el CCN-CR se contará con información precisa y actualizada en cada momento, sino que se podrá poner a disposición de terceros mediante Internet, toda aquella información que se considere adecuada,

**Escalabilidad:**

La solución propuesta tiene la característica de que, por su diseño modular, es escalable fácilmente a cualquier otro paso binacional de frontera que se pretenda integrar en el futuro, solamente generando con la herramienta, para este, los servicios web que requiera.

De esta forma se obtiene un uso más eficiente de los recursos de ingeniería de software y de desarrollo.

El planteo desarrollado permite portar la solución para pasos con mayor o menor actividad ya sea de pasajeros o de carga.

El esquema propuesto hace que ante una situación permanentemente cambiante la infraestructura y los sistemas de información se puedan adaptar en forma relativamente sencilla y a menores costos a dichos cambios.

Asimismo los cambios que se pudieran realizar en la codificación de los sistemas de control de los organismos no afectan a la solución planteada, estos solo deberán considerar la inclusión del los llamados a los servicios en sus nuevos códigos.

**Privacidad de los datos:**

Una característica distintiva del enfoque de solución adoptada es que al establecer una plataforma de “intercambio no invasivo” de información, se respeta y resguarda la privacidad de los datos que administra cada organismo, pudiendo avanzar en la integración en forma gradual y efectiva, a medida que se avanza en los acuerdos de intercambio de información entre los países.

Consideramos que esto es un punto crítico y una ventaja pues la tecnología se “adapta” a las necesidades o decisiones políticas que se adopten en cada frontera en particular.

**Seguridad de la información:**

El enfoque de solución propuesto y su implementación deberán ajustar la Seguridad de la Información que se intercambia y se procesa en el paso a los Estándares Internacionales de Seguridad.

La infraestructura informática deberá ajustarse a la norma de Seguridad de la Información que los organismos en cuestión deseen establecer para el intercambio. La aplicación de dicha norma (que deberá ser parte del diseño de detalle de las soluciones informáticas del paso) deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Seguridad de acceso
- Seguridad física y ambiental.
- Seguridad en puestos de trabajo.
- Seguridad del “Centro de Procesamiento” y “Cuartos de Cableado”
- Políticas de Resguardo y Recuperación de Datos (“Backup y Restore”)
- Monitoreo de Sistemas en funcionamiento.
- Políticas de Continuidad de funcionamiento del paso ante incidentes.
- Control de acceso a los sistemas
- Definición de ambientes informáticos para el desarrollo y testeo de software.
- Políticas de licenciamiento de software
- Auditoría de Sistemas del paso.

- Política de control de cambios.
- Política de prevención de software malicioso.
- Seguridad frente al acceso de terceros (empresas proveedoras)

El modelo elegido posee hoy una gran cantidad de herramientas que permiten diseñar, generar, implementar y soportar la tecnología de servicios web.

El poder trabajar con herramientas de este tipo disminuye los ciclos de desarrollo y mantenimiento y da mayor flexibilidad a los desarrollos.

**5.7.2 Tarjeta de Tránsito Vecinal Fronterizo Nacional (TVFN) y Control de acceso y seguridad en los CCN-CR**

Teniendo en cuenta que gran parte del flujo de personas en la frontera de Paso Canoas, es el generado por los pobladores de la ciudad y por los trabajadores que diariamente acceden a sus lugares de trabajo en los centros comerciales y negocios de la ciudad, resulta de interés la posibilidad de generar un documento que permita diferenciar a estos en forma inmediata del resto de los viajeros y permita establecer modelos de control más rápidos y eficaces.

Una alternativa para este problema es la emisión para los residentes y trabajadores costarricenses de una Tarjeta o Pase Vecinal con código alfa numérico conteniendo toda la información requerida por los controles de migración y siguiendo las normas internacionales sobre el tema como el ICAO (International Code Aeroline Organization). Así

como una fotografía digital y, si lo considera interesante, con datos biométricos y la firma informatizados a fin de resolver cualquier duda acerca del portador.

La base de datos conteniendo la información registrada de los ciudadanos que accedan a un Pase Vecinal será parte de la base de datos del SCGCCN-CR y su sistema el sistema de registro y verificación del TVFN será un módulo complementario del SCGCCN-CR, lo que permitirá un rápido control de la información con independencia de las

conexiones con los sistemas centrales. Los registros de este sistema local deberán ser actualizados por el Sistema Central de Migración y Requisitorias de los dos países con la frecuencia que estos estimen conveniente (continua / hora / diaria, etc.).

Como soporte de identificación para el TVFN se recomienda la utilización de una tarjeta inteligente o smart card preferentemente del tipo sin contacto o de proximidad, por las que mediante etiquetas RFID el chip, contenido en la tarjeta, se comunica con el lector mediante inducción a una tasa de transferencia de 106 a 848Kb/s. Este tipo de tarjeta funciona por aproximación al lector en distancias de hasta 10 cms entre la tarjeta y el lector.

Los lectores de este tipo de tarjetas son variados y de bajo costo y pueden adosarse a distintos elementos de control como molinetes, apertura automática de puertas o montados sobre dispositivos portátiles.



Para el control del tránsito vecinal en Paso Canoas lo aconsejable sería asociar el sistema con molinetes los que se accionarían una vez que el sistema de SCGCCN-CR verifique que la información contenida en la tarjeta es igual a la almacenada en la base de datos del módulo de TVFN del SCGCCN-CR.

Esta lectura y comparación podría realizarse a gran velocidad reduciendo al mínimo las demoras de los pasajeros en la ejecución de este trámite, asimismo la lectura se complementaría con la emisión de los datos contenidos en la tarjeta en monitores de control ubicados en los mostradores cercanos a los molinetes donde personal de seguridad y migraciones controlarían que las características biométricas contenidas en la tarjeta son similares a la de su portador, en caso de no serlas impedirían la apertura del molinete.

El sistema local no permitirá la transferencia de información de un organismo a otro, preservando la independencia e inviolabilidad de la información. Asimismo no incluirá los motivos de las restricciones, pero advertirá de que esta existe indicando al responsable del organismo de esta situación, para que este realice un tratamiento directo de los ciudadanos, manteniéndose de esta manera el secreto con respecto a la restricción.

Para la emisión de las TVFN se requiere instalar una oficina con cámara de fotos digital, tableta para la registración de firmas y una impresora de tarjetas, la que comunicada con el sistema de registración del módulo de TVFN permitirá la emisión en forma inmediata de las tarjetas solicitadas para aquellos que cumplan los requisitos necesarios.

Asimismo resulta conveniente pensar en la utilización de esta tecnología, con los lectores y accionadores adecuados, para los controles de acceso, horario y seguridad del CCN-CR y su Anexo, para las tarjetas de los conductores de MTs y para la implementación de un modelo de validación rápida en los CCN-CRs de los medios de transporte locales (taxis y busetas).

### **5.7.3 Subsistema de Señalética Inteligente**

Estará compuesto por una serie de carteles luminosos alfanuméricos de mensaje variable con zonas gráficas, a emplazar a lo largo del corredor y dentro de los CCN-CR, interconectados a un sistema de gestión instalado en el Centro de Cómputos.

Básicamente el subsistema permitirá dar a conocer condiciones de tipo informativa o restrictiva acerca del estado de la vía a los usuarios del corredor, informar acerca de la condición, ubicación y características de las instalaciones, mostrar información acerca de situaciones especiales que involucren alertar a los conductores en forma anticipada sobre las mismas y generar indicaciones internas en el CCN-CR como el lugar de estacionamiento de los vehículos de carga o la casetas libres para las vías de control.

Dentro del CCN-CR, estarán instalados en los Arcos de Derivación para cargas (11) y para pasajeros (11-1) y en las plumas de ingreso de cargas (03-1) y de pasajeros (03-2) donde indicarán a los MTs donde a que zona de las instalaciones deben dirigirse en función a lo determinado por el SCGCCN-CR.

### **5.7.4 Rol Electrónico**

Los buses que cruzan la frontera están obligados a completar el rol o relación de pasajeros, documento donde se informan los datos básicos del vehículo y se lo asocia a la lista de pasajeros que viajan en él.

Se propone que se permita a los buses completar el rol de pasajeros en forma electrónica y remitirlo en forma anticipada a las agencias del paso de frontera para que tengan conocimiento del mismo y puedan realizar un prechequeo de los pasajeros previo a su arribo.

En el momento en que el vehículo ingrese al centro se activará el rol correspondiente y a medida que los pasajeros, incluidos en el mismo, y el vehículo concluyan sus trámites se activará el permiso de salida del Centro.

### **5.7.5 Subsistema de Circuito Cerrado de Televisión**

El subsistema de circuito cerrado de televisión constituye una ayuda visual fundamental para conseguir que los operadores situados en el Centro de Cómputos o en el cuarto de control reconozcan los incidentes que puedan suceder en el corredor y dentro de las instalaciones y tomar las medidas apropiadas para la resolución de estos.

El subsistema proveerá a los funcionarios de una visualización continua y directa del estado del tránsito en las calzadas de toda la traza del corredor, o bien de aquellos sectores más peligrosos, así como en cada uno de sus componentes de control, y sus instalaciones (CCN-CR, Anexo Pasajeros, EPIP y EGs).

El subsistema permitirá monitorear las condiciones atmosféricas, servir como ayuda a los operadores en la gestión de incidentes, grabar los incidentes registrados, controlar la situación del tránsito, realizar el seguimiento de vehículos y permitir, en particular en las áreas de control de pasajeros de las instalaciones, a los supervisores de las diferentes agencias determinar el pasaje a canal rojo o revisión exhaustiva a aquellos vehículos que consideren sospechosos.

Estará compuesto de cámaras fijas y móviles de alto rendimiento, color, dotadas de los elementos necesarios para asegurar una imagen libre de defectos, nítida y de brillo uniforme y tonalidad adecuada, protegidas para soportar las condiciones climáticas del área.

Las cámaras estarán interconectadas con el Centro de Cómputos o cuarto de control donde mediante equipos de visualización se podrán supervisar las imágenes obtenidas por las cámaras, controlar mediante telemando las cámaras móviles, switchear entre las distintas cámaras y grabar las imágenes específicas.

### **5.7.6 Portal WEB de Paso Canoas**

Como complemento de los sistemas instalados y como forma de socialización del paso y de la información generada por el Sistema de Gestión, resulta conveniente analizar la posibilidad de desarrollar un portal web contenga información básica para el público en general e información detallada para los agentes que operan en el paso.

De esta forma el público en general podrá conocer los requisitos necesarios para los diversos trámites que se realizan en el paso, los formularios y la documentación requerida para cada caso, así como información de tipo general como las estadísticas de funcionamiento, los horarios de funcionamiento, el diagrama de acceso y los circuitos internos de las instalaciones, las agencias que brindan servicio en el paso, los funcionarios a cargo de las mismas, el directorio telefónico y el correo electrónico para consultas específicas.

Las empresas de comercio exterior, transporte y los diversos auxiliares podrán registrarse en el sitio y acceder a información específica sobre los procesos históricos donde estuvieron involucrados, así como la consulta en línea de los procesos de importación y exportación que se están llevando a cabo en el momento.

#### **5.7.7 Control de Tránsitos en Rutas Fiscales**

La instalación de un conjunto de Estaciones de Gestión en Paso Canoas junto a la posible obligación de uso de marchamos de radiofrecuencia para los despachos en tránsito, habilitan analizar la posibilidad de desarrollar un modelo de control de tránsitos en las rutas fiscales establecidas por Costa Rica, en particular en ambos sentidos entre Paso Canoas y Peñas Blancas.

Para ello resulta necesario incorporar Estaciones de Gestión similares a las de Paso Canoas al ingreso y egreso de Peñas Blancas y otros puntos a determinar, así como instalar en la (s) ruta (s) fiscal (es) establecida (s) una serie de estaciones de control distribuidas uniformemente por toda la (s) misma (s) que tengan la capacidad de leer las señales de radio frecuencia de los marchamos y transmitirlos a un Centro de Cómputos centralizado utilizando para ello sistemas inalámbricos de banda ancha (wi-fi), o telefonía celular móvil.

Estas estaciones de bajo costo de adquisición y operación transmitirían al Centro de Control la información del dato enviado por el marchamo electrónico junto con la fecha y hora de recepción del mensaje junto con el dato de la estación para su ubicación geográfica.

De esta forma se puede controlar con el marchamo, el desplazamiento en la ruta del MT verificando los tiempos transcurridos entre estaciones de control, corroborando de esta forma si se ha producido alguna anomalía en el desplazamiento temporal del vehículo.

Adicionalmente se puede mejorar el control instalando Estaciones de Gestión, similares a las diseñadas para Paso Canoas por la ruta, preferentemente utilizando las instalaciones existentes en las estaciones de peajes, que permitan complementar la información recibida por la lectura de los marchamos de radiofrecuencia incorporando al sistema datos sobre la patente, el tipo de camión y contenedor y el peso. Elementos que comparados con los determinados en los extremos del sistema – Paso Canoas y Peñas Blancas – permitan generar un mayor control y trazabilidad de los MT en la ruta.



## 6.INFRAESTRUCTURA

### 6.1 INTRODUCCIÓN

En el presente Capítulo se describen los elementos fundamentales de las infraestructuras soporte físico del CCNCR.

Inicialmente, se describe el proceso seguido para identificar predios candidatos a ser soporte de los CCNCR, atendiendo a una serie de potencialidades, y la elección final justificada de uno de ellos.

Seguidamente se presenta una descripción general de la infraestructura: las soluciones viarias que requiere, y la descripción de sus usos y de sus flujos internos.

Posteriormente se expone el criterio seguido para dimensionar la infraestructura, remitiendo algunas de sus justificaciones a su respectivo anexo, para después pasar a describir las calidades tipo de las construcciones que se van a presupuestar.

Por último se describe el método utilizado para estimar los costos de inversión que requiese la propuesta y se exponen los antepresupuestos del CCNCR

Adicionalmente, se completa este acápite con una estimación de los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura, así como un cronograma valorizado anual de la ejecución de las obras.

### 6.2 NFRAESTRUCTURA DEL CCNCR

**Paso Canoas es una ciudad de carácter binacional que tiene su centro de gravedad relativo mucho más posicionado en Costa Rica que en Panamá**, con sus consecuentes problemas de presión (urbana, social, etc) sobre los Organismos que realizan los controles fronterizos. Esta situación anima a alejar la nueva infraestructura de la línea fronteriza propiamente dicha.

Por otra parte, la propia estructura de la propiedad en Costa Rica, otorga **los dos primeros kilómetros de suelo desde la línea de frontera** bajo administración del IDA, como **Propiedad Pública**. Si bien esta situación presenta la ventaja de que no requiese la compra de ningún terreno para la construcción del CCNCR (como mucho, la recuperación de algunos de los predios arrendados por cinco años), invita a la ubicación del predio en esa franja de 2 Kilómetros previos. Esto no permite alejar mucho la ubicación del CCNCR de la congestionada ciudad de Paso Canoas, sin enfrentar un desembolso adicional.



Posición relativa de Paso Canoas respecto a la línea de frontera

### 6.3 ESTADO ACTUAL. PREDIOS CANDIDATOS. ELECCIÓN DEL PREDIO PARA EL CCNCR.

Como se acaba de explicar, las condiciones de la estructura de la propiedad pública en Costa Rica direcciona la búsqueda de dentro de los 2 primeros Km. desde la línea de frontera.<sup>29</sup>

Al margen de este condicionante, se han seguido los siguientes criterios para la selección de los predios que potencialmente pueden hacer de soporte del CCNCR:

- ⇒ **Superficie de los predios.** En el planteamiento que se hace de CCNCR para Paso Canoas, la superficie destinada a estacionamiento de carga no es relevante. Esto permite identificar como predio potencial cualquiera que tenga una superficie mayor a las 3 has. No obstante, la abundancia de superficie disponible será el factor más relevante para la elección del mismo, ya que permite una mayor versatilidad para adaptarse a situaciones futuras no previstas.
- ⇒ **Topografía suave.** Un CCNCR es una instalación diseñada bajo los criterios físicos y geométricos de los medios de carga (radios de giro, pendientes máximas asumibles, etc.), que son sus usuarios más determinantes. Esta premisa obliga a que los predios candidatos sean esencialmente planos, ya que los medios de carga pueden asumir pendientes máximas que se ha optado por limitar en inferiores al 4%. Por tanto, se ha intentado localizar predios con una topografía cuya adaptación a los criterios de diseño no implicase una transformación masiva de su altimetría, evitando así que se incrementen en forma sustantiva los costos de inversión por las partidas de movimiento de tierras.
- ⇒ **Fácil acceso a la Ruta Panamericana.** Se han buscado localizaciones con acceso sencillo a la Panamericana, para evitar el trasiego de unidades de carga por ramales auxiliares que aumentarían los costos, y para evitar los excesivos recorridos de éstas hacia los accesos y salidas de los recintos

<sup>29</sup> La ubicación del CCNCR dentro de la franja aludida, más alla de su impacto urbano, no afecta en modo alguno la integridad de los procesos de control perseguida – entre objetivos – por la propuesta

- ⇒ **Máximo control del entramado viario de Paso Canoas.** Se ha considerado como un criterio a valorar, la ubicación del predio respecto a la trama actual de Paso Canoas, valorando más aquellos predios que permitan un mejor control de los flujos.
- ⇒ **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Si bien dicho trabajo se encuentra en la actualidad en fase de elaboración, y aún no ha comenzado su tramitación (por lo que es susceptible de ser modificado en su fase de información pública), se considera como un criterio a valorar la coherencia de uso propuesto del CCNCR con la clasificación de suelo realizada por PRODUS (Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible, Universidad de Costa Rica) en su propuesta de Diciembre de 2010.
- ⇒ **Acceso sencillo a Servicios Públicos:** Agua, desagüe, electricidad, comunicaciones, etc.
- ⇒ **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** El actual planteamiento del complejo es el de un Paso de Frontera que sólo funcione de manera integrada en sentido PN-CR, y sin integración en el sentido contrario. No obstante, esto es una situación provisional que tiene como horizonte en el medio plazo un planteamiento de funcionamiento integrado mediante un esquema de doble cabecera con criterio País Entrada País Sede de los controles. Este planteamiento invita a ubicar el CCNCR del lado de la mano en que circula el sentido de acceso al país. Ubicar el CCNCR en el lado contrario obliga a soluciones viales más complejas, al ser necesario facilitar giros a la izquierda tanto a la entrada como a la salida del complejo.

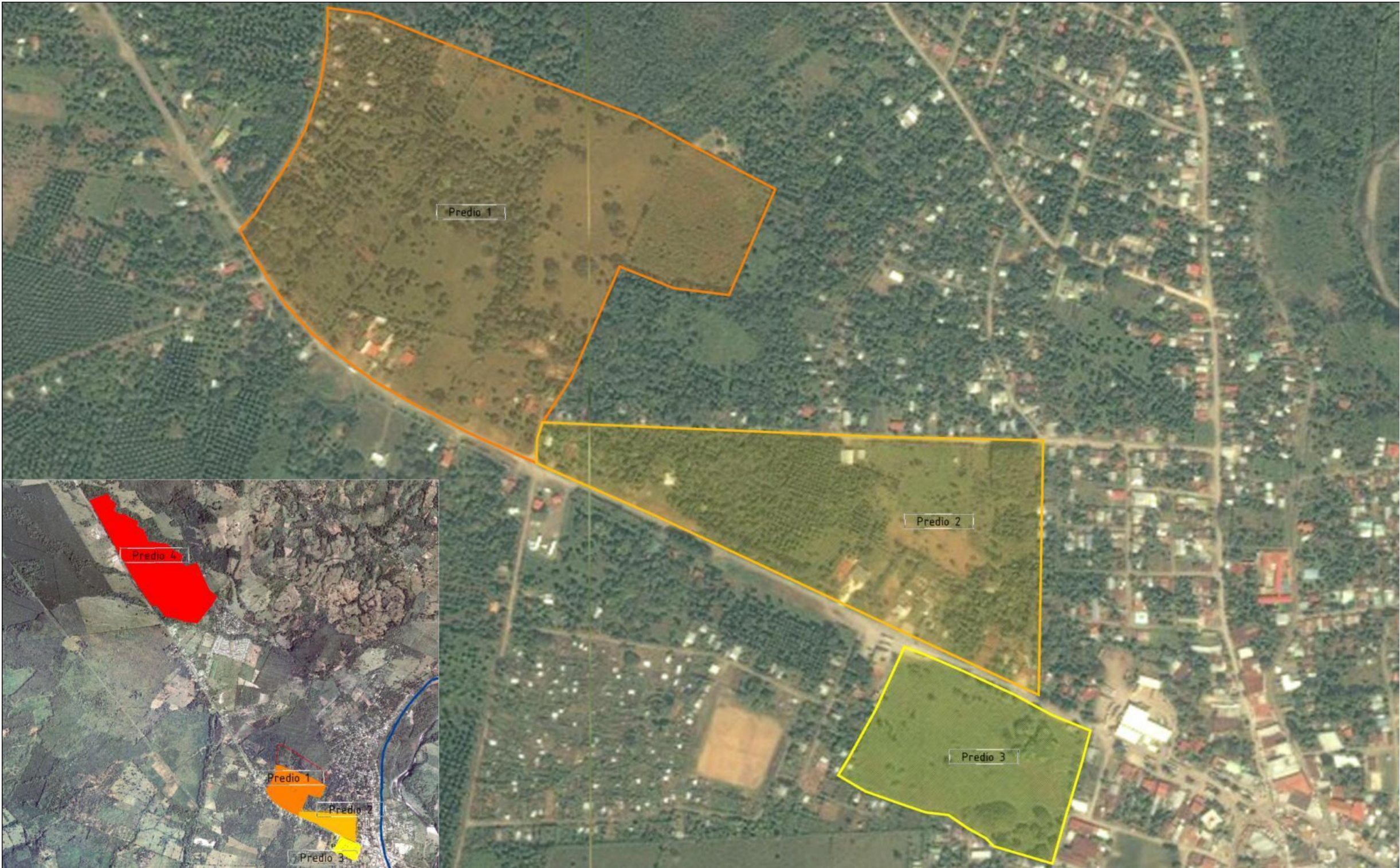
6.3.1      **PREDIOS CANDIDATOS**

Basándose en los criterios descritos, se localizan tres predios (de Oeste a Este) que merecen ser evaluados como potenciales soportes del CCNCR:

- ⇒ **Pedio 1.** Área: 27,5 Hectáreas. Ubicado entre 1,7Km y 1,2 Km. de la línea de frontera, al norte de la Panamericana.
- ⇒ **Pedio 2.** Área: 15,5 Hectáreas. Ubicado entre los 1,2Km y los 0,4Km de la línea de frontera, al norte de la Panamericana.
- ⇒ **Pedio 3.** Área: 6,5 Hectáreas. Ubicado entre 0,6Km y 0,3 Km. de la línea de frontera.
- Pedio 4.** Área: 106 Hectáreas. Ubicado entre 4,7Km y 6,32 Km. de la línea de frontera.



Localización de predios candidatos Costa Rica





6.3.2 ELECCIÓN DEL PREDIO. JUSTIFICACIÓN.

De la aplicación de los criterios de selección sobre los predios candidatos, se obtiene lo siguiente:

6.3.2.1 PREDIO 1

- ⇒ **Superficie del predio:** Apto, con un gran potencial de crecimiento.
- ⇒ **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por el IDA.
- ⇒ **Topografía:** Casi plana, si bien en ese sector se desarrollan dos vaguadas (identificadas en la Propuesta del Plan Regulador Cantonal de Corredores), que sería necesario entubar.
- ⇒ **Acceso a la Panamericana:** Inmediato
- ⇒ **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Óptimo control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, y de su prolongación Sur.
- ⇒ **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad media. La Propuesta de Plan Regulador clasifica una parte del predio como “Zona de Amortiguamiento Urbano”, que no tiene como uso incompatible el uso institucional (el más adecuado para el CCNCR). Por tanto, si bien no es incompatible con dicha Propuesta, ésta no contempla ese suelo como prioritario para este uso. El resto del predio (la gran mayoría) está fuera del alcance de Clasificación del Suelo propuesta para Paso Canoas (sin ordenación).
- ⇒ **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- ⇒ **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

6.3.2.2 PREDIO 2

- ⇒ **Superficie del predio:** Apto, con un gran potencial de crecimiento.
- ⇒ **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por el IDA.
- ⇒ **Topografía:** Casi plana, aunque con algunas construcciones que sería necesario demoler, previa recuperación de la concesión otorgada por el IDA mediante arriendo.
- ⇒ **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- ⇒ **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Buen control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, si bien sería necesario sellar ese entronque y obligar

a que su prolongación hacia el sur de la Panamericana tuviese prohibido el giro a la derecha en su entronque con esta.

- ⇒ **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad media-alta. La Propuesta de Plan Regulador clasifica la mayoría del predio (la franja central) como “Zona Institucional”, óptima en lo que se refiere a compatibilidad. La franja ubicada más al Oeste la clasifica como “Zona de Amortiguamiento Urbano”, y la franja ubicada más al Este se clasifica como “residencial”, “mixta” y “comercial”. Esta última franja es la que podría tener más problemas de compatibilidad, si bien en este momento se encuentra con una densidad muy baja de uso.
- ⇒ **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- ⇒ **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

6.3.2.3 PREDIO 3

- ⇒ **Superficie del predio:** Muy ajustada, y sin recursos para poder asumir un incremento de superficie en el futuro.
- ⇒ **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Óptima. Dentro de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por I IDA.
- ⇒ **Topografía:** Casi plana, aunque con construcciones de entidad media que sería necesario demoler, previa recuperación de la concesión otorgada por el IDA mediante arriendo.
- ⇒ **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.
- ⇒ **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Control bajo del entramado viario, al estar ubicado antes de la desembocadura de la “carretera del chorizo” con la Panamericana, de su prolongación hacia el Sur, y de algunos otros viarios menores.
- ⇒ **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** Compatibilidad óptima. La Propuesta de Plan Regulador clasifica la totalidad del predio como “Zona Institucional”.
- ⇒ **Acceso a Servicios Públicos:** Inmediato.
- ⇒ **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación negativa, a la izquierda de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica. Esta posición obligaría a obras viales dentro del derecho de vía de la Panamericana para permitir giros a la izquierda en condiciones de seguridad (mediante rotondas o glorietas, por ejemplo). Esta situación estaría provocando una afección importante al normal tránsito por esta vía.

6.3.2.4 PREDIO 4

- ⇒ **Superficie del predio:** Muy abundante, pudiendo plantearse el CCNCR de diferentes maneras. Su sobrado tamaño hace que no existan condicionantes geométricos al desarrollo del complejo.

⇒ **Ubicación con respecto a la línea de frontera:** Malo. Fuera de la franja de 2 Km. propiedad del estado y gestionada por el IDA. Esto implica un incremento considerable en los costes del CCNCR, ya que sería necesaria la compra (o expropiación) de los terrenos a precio de mercado.

Además del consecuente problema económico, puede derivar en un problema social en función de la receptividad del propietario a desprenderse de los terrenos, pudiendo alcanzar dicho contencioso carácter judicial e imposibilitando la ejecución del CCNCR dentro de los plazos previstos.

⇒ **Topografía:** Casi plana, actualmente ocupada por cultivos.

⇒ **Acceso a la Panamericana:** Inmediato.

⇒ **Control del entramado viario de Paso Canoas:** Buen control del entramado viario, con ubicación posterior a la conexión de la “carretera del chorizo” con la Panamericana

⇒ **Compatibilidad con el borrador de Plan Regulador Cantonal de Corredores.** No aplica, ya que se encuentra fuera del alcance del Plan para el núcleo de Paso Canoas. Esto presenta el problema de que el Plan Regulador, a priori, no podría otorgar protección al suelo colindante al CCNCR mediante herramientas habituales, aumentando el riesgo de futuras ocupaciones del entorno que pudieran acabar comprometiendo la esterilidad del recinto a medio plazo.

⇒ **Acceso a Servicios Públicos:** Muy bajo, ya que se encuentra alejado del núcleo de Paso Canoas. Sin acceso inmediato a agua y desagüe.

⇒ **Lado de la Panamericana en la que se ubica.** Ubicación óptima, a la derecha de la Panamericana en sentido entrada a Costa Rica.

Como resultante de este sencillo análisis multicriterio, **se puede descartar inmediatamente el predio 3** por dos motivos fundamentales: su ubicación a contramano del sentido de marcha de los flujos a controlar y, muy especialmente, sus restringidas dimensiones.

**La ubicación del predio 4** con respecto al núcleo de Paso Canoas presenta ventajas y desventajas.

Como ventaja se puede asegurar que en ningún caso el CCNCR va a verse afectado por el crecimiento de la trama urbana, si bien esta ventaja comparativa con el predio 2 se puede solventar fácilmente mediante las herramientas de planeamiento que tiene atribuidas el Plan Regulador. Por lo demás, su ubicación no supone un incremento significativo de capacidad de control con respecto al predio 2, toda vez que las intervenciones viales complementarias que se proponen para dicho predio permiten ejercer un control total sobre la “carretera del chorizo”, tal y como se puede ver más adelante, y es ésta la principal ruta de evasión de controles que puede apoyar la idea de alejar el CCNCR del núcleo de Paso Canoas.

En los aspectos restantes presenta desventajas comparativas: mayor dificultad de acceso a los servicios públicos, incapacidad de verse protegido fácilmente por el Plan Regulador y, muy especialmente, los problemas socioeconómicos que pueden suponer su expropiación, con el riesgo de que dicha situación trascienda a una escala jurídica y paralice la implantación del CCNCR.

Entre los predios 1 y 2, **se decide optar por el predio 2** por su ubicación relativa con respecto al núcleo urbano, que puede hacer de rótula de transición entre la trama residencial-comercial y la zona de amortiguamiento. Esta

ubicación estratégica también parece haber sido detectada como tal por parte del equipo redactor del Plan Regulador, que clasifica su uso como “institucional”.

Además, aunque en un segundo orden, el predio 2 no tiene los problemas de escorrentía natural del terreno que parece puede tener el predio 1.

**Este predio 2 se complementa con las instalaciones que actualmente tiene Aduanas ubicadas en sentido salida de Costa Rica.** Su uso será provisional hasta que Panamá pueda ejecutar su cabecera y el Paso de Forntera sea totalmente integrado.

6.4 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.

6.4.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS SOLUCIONES VIARIAS

La ejecución del CCNCR supone la acometida de un buen número de obras viales.

Se hace necesaria una batería de pequeñas obras viarias en el dominio público que aseguren el correcto funcionamiento del complejo, y su óptima transición con el viario público.

6.4.1.1 INTERVENCIONES SOBRE EL VIARIO PÚBLICO

El emplazamiento escogido para el CCNCR obliga a realizar una serie de intervenciones sobre el viario público para su correcto funcionamiento. En concreto:

⇒ **Cierre de la conexión de la Panamericana con la “carretera del chorizo” en su extremo Oeste.** La necesidad de ejercer el control en esa carretera, obliga a cerrar su conexión con la Panamericana para evitar que sea una salida libre que sortee el CCNCR. De esta manera se sella la vía más habitual de escape de los controles.

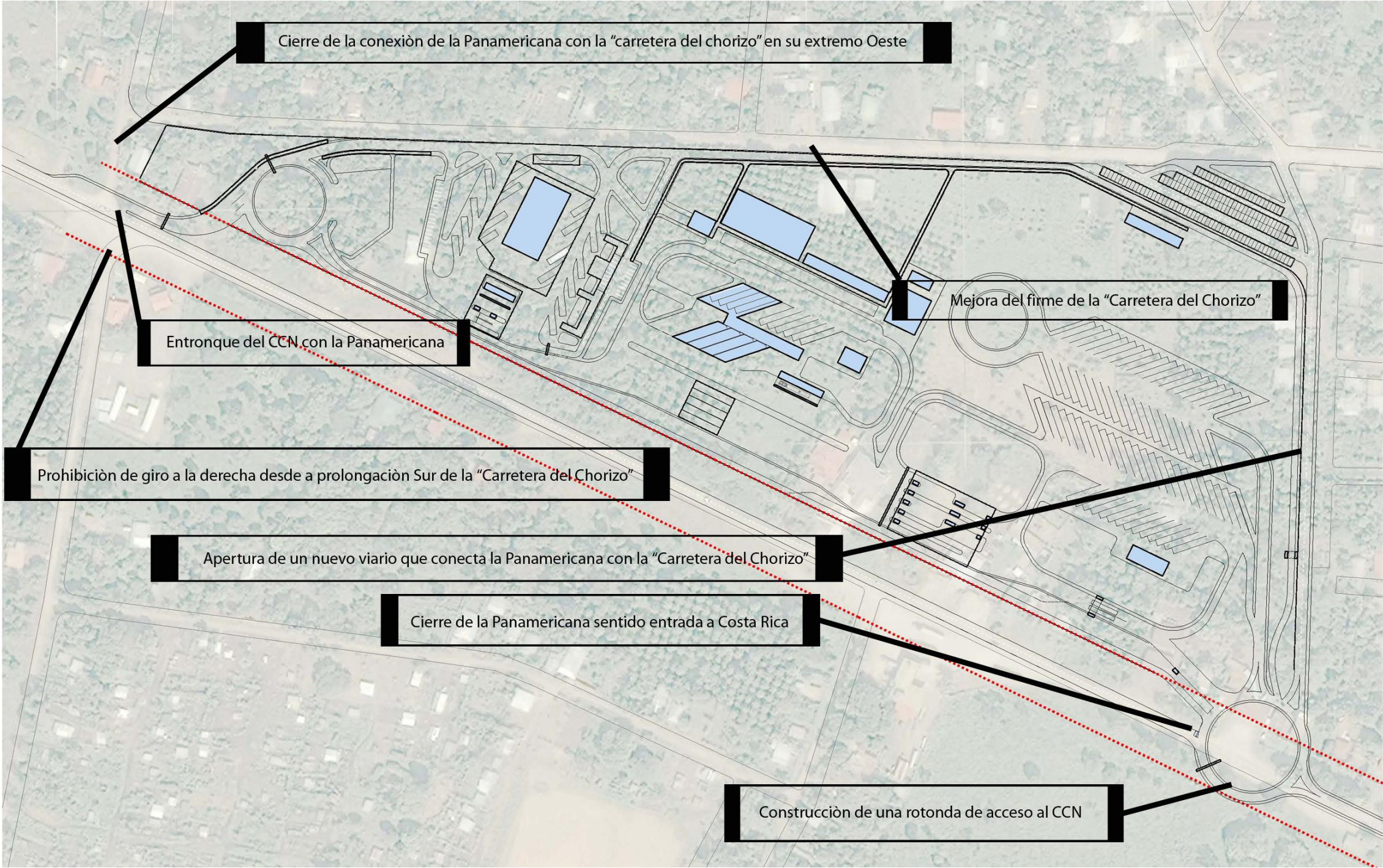
⇒ **Apertura de un nuevo viario que comunica la Panamericana con la “carretera del chorizo”.** Se abre un nuevo viario de doble sentido como límite Este del CCNCR. Este viario compensa el viario cerrado anteriormente, pero ubicando su conexión antes de los controles del CCNCR. Hace además de límite entre el fin de la trama residencial-comercial del núcleo urbano y el comienzo de la infraestructura de control.

Este nuevo viario es compatible con el propuesto en la Propuesta de Plan Regulador Cantonal de Corredores de Diciembre de 2010.

⇒ **Prohibición de giro a la derecha desde la prolongación Sur de la “carretera del chorizo”:** Para obligar a pasar por el control del CCNCR a todos los vehículos que van de Sur a Norte por esa carretera, se prohíbe el giro a la izquierda provocando el retorno hacia la línea fronteriza.



Intervenciones sobre el viario público





⇒ **Construcción de una rotonda de acceso al CCNCR**, en la que se bloquea la posibilidad de sobrepasarla en sentido Panamá-Costa Rica, obligando así a todos los vehículos a pasar por el complejo.

Dicha rotonda tiene los siguientes accesos y salidas:

- Acceso a viario de nueva construcción, hacia el Norte
- Salida del viario de nueva construcción.
- Acceso de vehículos ligeros y buses al CCNCR
- Salida de vehículos de carga desde zona previa, que son enviados de retorno hacia Panamá.
- Acceso de vehículos de carga al CCNCR
- Salida del CCNCR por el carril de retorno.

Adicionalmente, esta rotonda mantiene la continuidad de la Panamericana en dirección Este-Oeste.

⇒ **Cierre del tramo de la Panamericana que discurre junto al CCNCR, en sentido entrada a Costa Rica**, para obligar a todos los vehículos a acceder al CCNCR. El uso de este tramo de carril de la Ruta Panamericana se reserva únicamente para vehículos de emergencias

⇒ **Carril de aceleración para la incorporación a la Panamericana desde el CCNCR**: El acceso a la Panamericana desde el CCNCR se va a realizar mediante un carril de aceleración que permita una incorporación segura de los vehículos a la ruta Panamericana.

⇒ **Mejora del firme de la “carretera el chorizo”**. El corte de la *carretera del chorizo* para reafirmar la integridad de los controles va a suponer un incremento de su uso por una parte de los vecinos, que actualmente salen directamente a la Panamericana por el tramo clausurado, y que ahora van a tener que retroceder por la *carretera del chorizo* para acceder al CCNCR.

El actual firme de esta carretera se encuentra en un estado deplorable, por lo que se propone su mejora toda vez que su uso va a ser ahora obligatorio por un grupo de vecinos.

**Al margen de estas intervenciones, el futuro Plan Regulador de Corredores deberá acompañar la implantación del CCNCR mediante una planificación viaria futura de Paso Canoas que no prevea la aparición de viarios que conecten con la Panamericana después de los controles.**

#### 6.4.1.2 TRAZADO VIARIO INTERIOR AL CCNCR

El viario interior al CCNCR se organiza mediante una separación de flujos en función del tipo de vehículo. De esta manera, los medios de carga describen la ruta más corta entre la entrada y salida, mientras que los ligeros describen una ruta periférica por los límites del complejo.

Todos los tipos de vehículos tienen sus respectivas plataformas de estacionamiento, y posibilidad de acceso a carril de retorno.

La rotonda de salida del complejo se encuentra dentro del CCNCR y garantiza la posibilidad del control de retorno de cualquier vehículo en caso que se le impida el acceso al país.

#### 6.4.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE FLUJOS

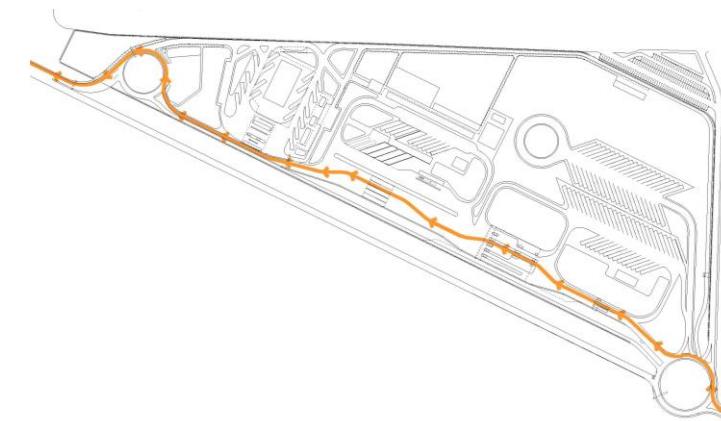
La organización del CCNCR permite la segregación de los diferentes vehículos según el tipo y situación en la que se encuentran. Siempre se facilitan los retornos y vueltas a la rotonda de entrada para contemplar las eventuales equivocaciones de usuarios y los rechazos de los vehículos que no pudieran completar satisfactoriamente el proceso de control.

Los medios de carga realizan la ruta más corta entre el acceso y la salida, casi como un desplazamiento paralelo a la Panamericana, para no penalizar los costos del CCNCR con mayores longitudes de viarios de pavimento rígido. Los vehículos ligeros y buses se encaminan por el perímetro del CCNCR, dejando en el medio una bolsa de potencial crecimiento de la Zona Previa en caso de demanda futura.

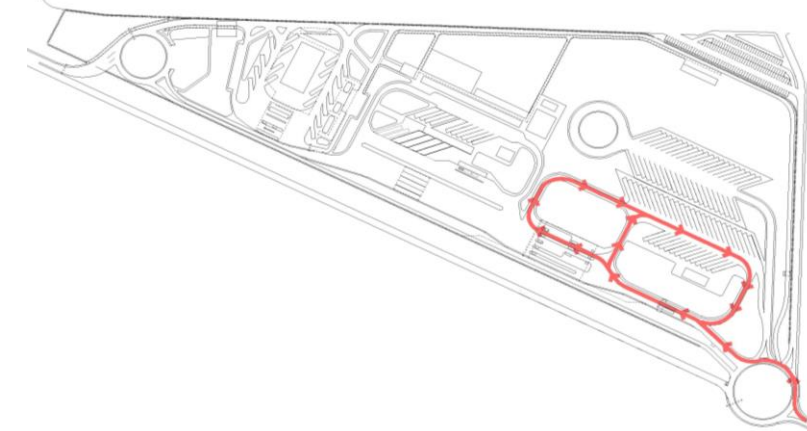
Adicionalmente, en sentido CR-PN se encuentran también segregados los flujos de vehículos de pasajeros (buses y ligeros) de los de carga, compartiendo la vía de servicio de acceso y salida.

Se grafican a continuación los flujos descritos por los movimientos más relevantes:

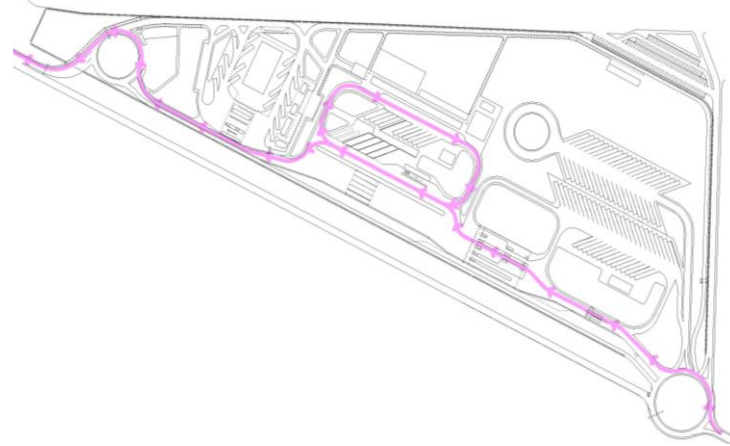
Recorrido de vehículos de carga despacho expedito



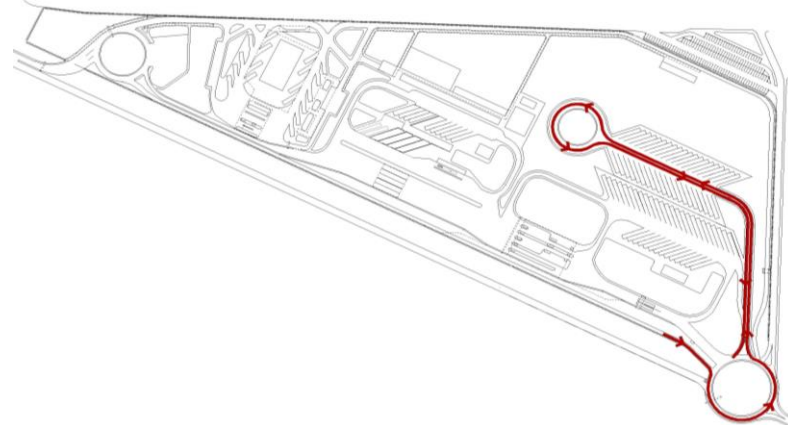
Recorrido de vehículos de carga a Zona de Estacionamiento Previo



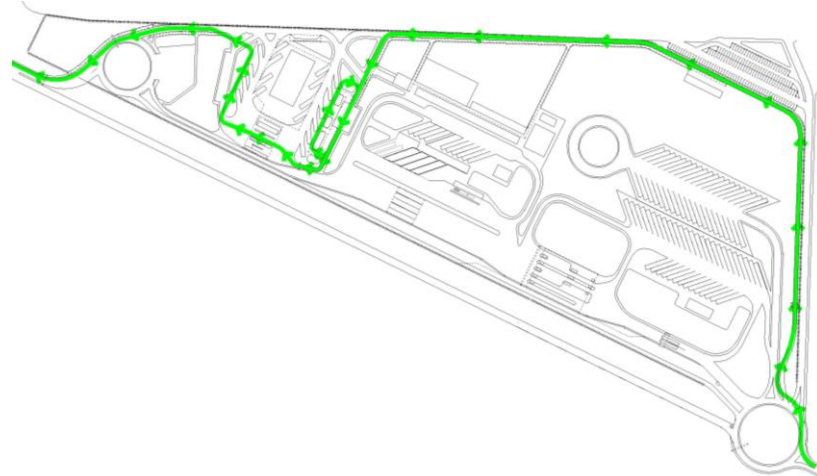
Recorrido de vehículos de carga a Revisión



Recorrido de carga a Estacionamiento Previo ingreso a Panamá



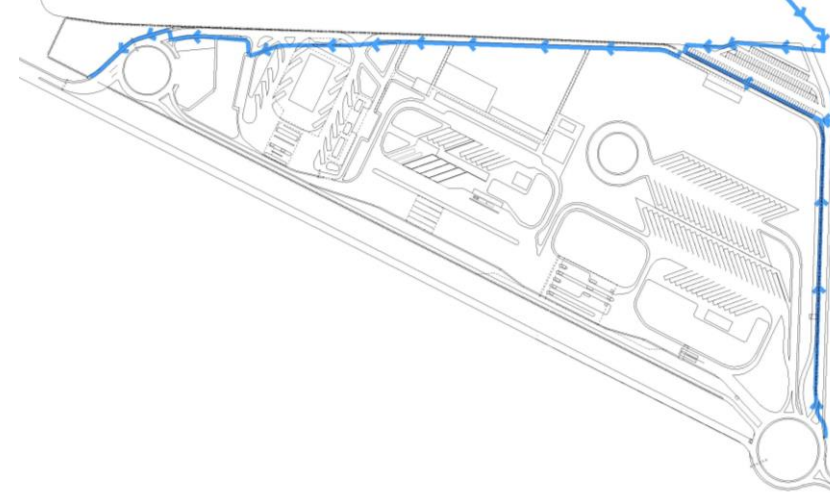
Recorrido de vehículos ligeros



Recorrido de buses



Recorrido de peatones



#### 6.4.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE USOS

La propuesta es una solución de equilibrio entre el escenario final, en el que esta cabecera será parte de un paso de frontera integrado con criterio País de Entrada País Sede de los controles (junto a su cabecera simétrica en suelo panameño), y el **escenario inicial**, en el que deberá dar solución de manera provisional a egreso de carga y pasajeros de Costa Rica en una dinámica de paso de frontera no integrado.

Dado que lo que se pretende es que el escenario inicial sea lo más breve posible, se planifica desde el principio una infraestructura totalmente equipada para ser válida una vez que el paso sea integrado, con el añadido provisional de las piezas necesarias como para que sea funcional en el escenario final.

De esta manera, se planifica una infraestructura con una cabecera que, sin salir del predio 2, cumple el 100% de las necesidades como paso de frontera integrado (CCI) sin necesitar ninguna superficie adicional. Las instalaciones

complementarias (que sí son necesarias durante el funcionamiento provisional) se ubican también en el interior de la Zona Primaria, inmediatamente encima de la ZEP.

Por tanto, **desde el punto de vista del tipo de funcionamiento que tendrá la infraestructura dentro de su vida útil, ésta se puede dividir en:**

- Infraestructura soporte de lo que a medio plazo será **CCI**: Instalaciones ubicadas en el predio 2, íntegramente ubicadas en sentido entrada a Costa Rica
- Infraestructura soporte de las instalaciones complementarias para el funcionamiento a corto plazo como **CCNCR**: Estacionamiento Previo de Ingreso a Panamá, ubicado entre la ZEP y el estacionamiento de funcionarios.
- 

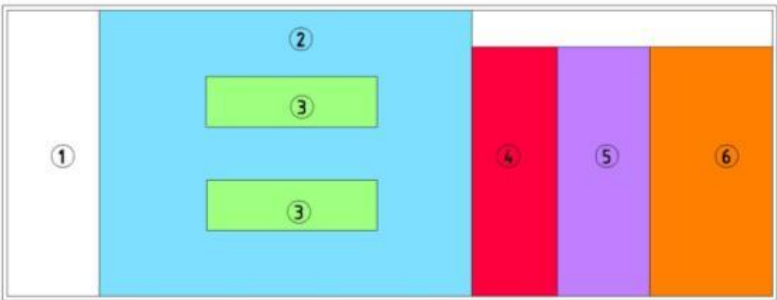
El CCNCR se divide en tres grandes zonas:

⇒ **Zona de Estacionamiento Previo (ZEP):** Estacionamiento y servicios asociados para aquellos vehículos de carga que no se encuentran en condiciones de acceder al CCNCR. Estrictamente, no forma parte de los procesos de control del CCNCR, sino que es un recinto-colchón donde se derivan los casos que no pueden ser atendidos.

Se ubica antes de la zona de revisión de carga y en paralelo al sistema de acceso a los controles. Los medios de carga pueden ser derivados a este recinto antes o después de pasar por las casetas de control de acceso. La única manera de salir de dicho recinto es volver a ingresar al sistema de acceso al CCNCR desde su inicio, o bien regresar – con autorización de las agencias aduaneras - a la rotonda de acceso para retorno a Panamá.

Sus espacios principales son:

- Puestos para agentes privados aduaneros
- Hall
- Puntos de acceso a Internet
- Máquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros automáticos.
- Servicio Higiénicos y vestuarios
- Otros: Almacenes, cuartos de instalaciones, etc.

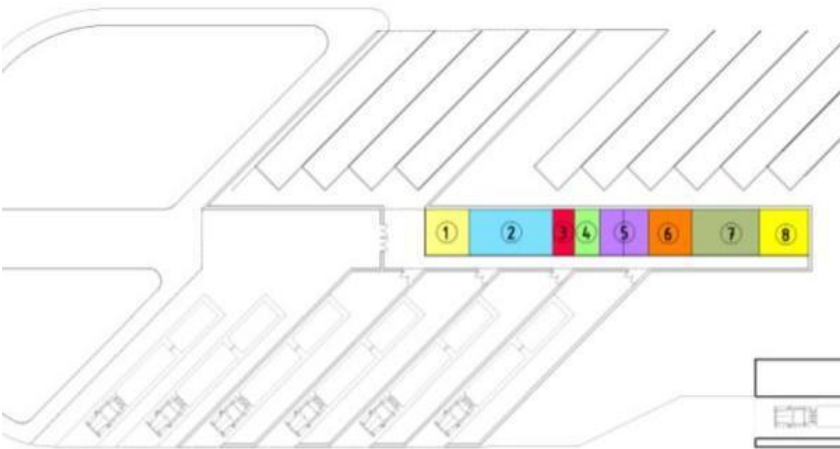


⇒ **Zona de revisión de carga:** Es la zona que alberga los elementos necesarios para la revisión segura de los vehículos de carga: reserva de espacio para escáner de carga, dos dársenas de revisión a presión atmosférica, y otras cuatro dársenas de revisión con capacidad de crear ambientes con sobrepresión o subpresión para revisiones de tipo sanitario (una de ellas, además, con capacidad frigorífica). Alberga también unos estacionamientos reservados para vehículos bajo control cuarentenario y los corrales.

Se ubica de manera paralela a la zona reservada para boxes de revisión de cabina, y con posibilidad de retorno al circuito antes y después de dichos boxes.

La edificación tiene una directriz longitudinal que acompaña el flujo de vehículos, a modo de espina dorsal entre el área de dársenas de revisión y el área de estacionamiento para cargas normales y para cargas bajo control cuarentenario.

Cuenta con área administrativa y de procesos con oficinas para los Organismos de ambos países de Migraciones, Aduanas, Sanidad (incluyendo bodega y laboratorios), Policía y Coordinación General. Además, está equipada con los servicios comunes habituales: almacén, archivos, SSHH., instalaciones.



⇒ **Zona de pasajeros:** Se ubica al final del predio y se configura básicamente con un edificio de control equipado con un estacionamiento previo para vehículos ligeros y para buses, y un estacionamiento posterior a los controles para estos mismos vehículos. Estos vehículos tienen sus rutas segregadas en todo momento, y sólo comparten el acceso a los sistemas de revisión: escáner y zona de revisión exhaustiva.

Los estacionamientos posteriores al edificio de control son de menor capacidad, ya que los tiempos de recogida de pasajeros son menores que los necesarios para pasar los controles.

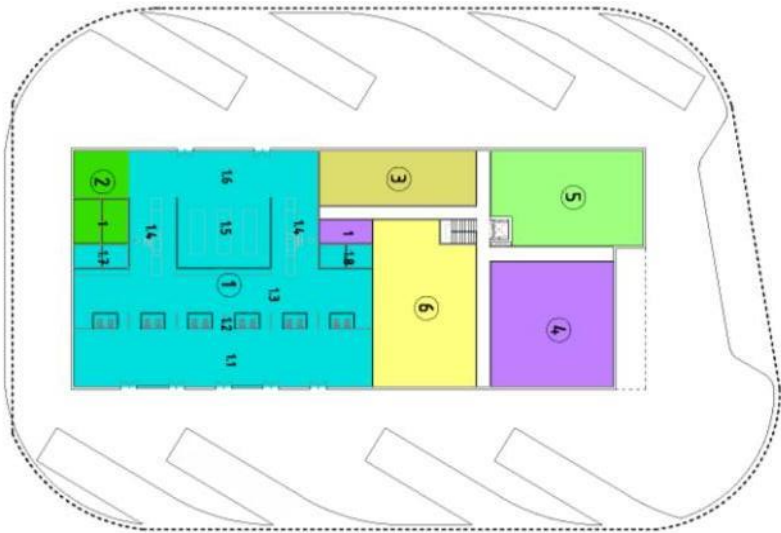
Todos los vehículos tienen posibilidad de volver al estacionamiento previo a los controles desde el posterior, si fuese necesario, mediante el viario que da servicio a la zona de revisión exhaustiva. Todos los vehículos pueden



además ser devueltos a la rotonda de acceso al CCNCR por el carril de retorno, previo paso por el acceso al ramal que los lleva directamente a la rotonda de salida para acceder a dicho carril de retorno.

El edificio es un volumen de dos plantas, con las fachadas más largas sirviendo al acceso y salida de los pasajeros en su proceso de migración y control de equipaje. Por la fachada Este acceden los pasajeros para hacer los controles, y egresan del edificio por su fachada Oeste, una vez ya realizados los controles. Todo el edificio cuenta con una marquesina a su alrededor (al igual que en la zona de estacionamiento de autos) para proteger de la lluvia y el sol a los pasajeros y a los funcionarios que hacen trabajos de revisión en la zonas de estacionamiento.

En la planta primera se encuentran todos los usos vinculados con los procesos de control (con una zona de formación de colas previa a los controles de migración, otra área similar previa a los escáneres de bultos, y un área entre estos escáneres para revisión exhaustiva de bultos), además de una zona exclusiva para funcionarios e instalaciones en general. Estos espacios se encuentran desagregados en el acápite de “Cuadro de Superficies” que acompaña a este capítulo de Infraestructuras.



Las áreas básicas de esta planta baja del edificio de pasajeros son:

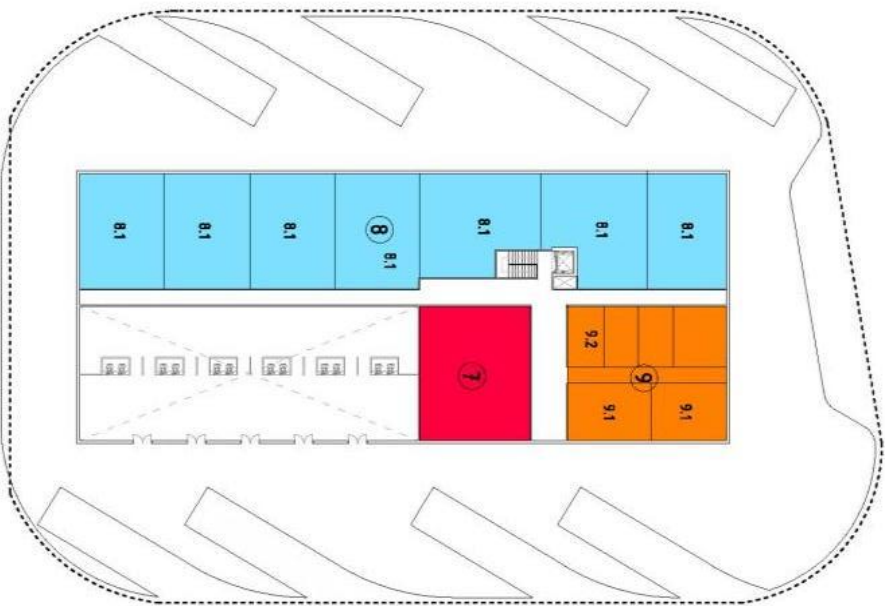
- Zona pública de atención a pasajeros (área de controles y ventanillas de cobro de tasas, multas o impuestos por nacionalización de mercadería de menos cuantía)
- Servicios de uso público: cabinas telefónicas, cajeros, máquinas de snacks y bebidas, etc
- Área de revisión intensiva: salas de entrevistas, sala de body scan, área de revisión de bultos
- Instalaciones de servicios a funcionarios: Comedor y salas asociadas, SSHH.
- Policía

En planta segunda, sobre la planta que da cabida a los controles de pasajeros, se ubican todas las oficinas de administración de los Organismos presentes en el Paso de frontera. Es básicamente una planta de oficinas con

servicios complementarios y una doble altura sobre la planta baja en la zona de control migratorio y áreas de formación de colas.

Las áreas básicas de esta segunda planta de la terminal de pasajeros son:

- Oficinas para Organismos (Aduanas, Migraciones, Sanidad): Despacho principal, sala de operadores de tamaño variable en función de requerimientos del Organismo, y archivo.
- Oficinas para Coordinación del CCNCR: Despacho, sala de operadores, archivo y sala de reuniones.
- Instalaciones complementarias: Salón de actos, salas polivalentes, SSHH, Instalaciones (servidores, almacenes, mantenimiento).



Al margen de estas tres grandes áreas, existen otras edificaciones de menor relevancia que conviene señalar:

⇒ **Viviendas:** Los distintos Organismos de Costa Rica han expresado la necesidad de contar con un número importante de espacios para la residencia de sus funcionarios cuando se encuentren trabajando en el CCNCR. Se ha dotado al CCNCR de un edificio de viviendas basado en unidades habitacionales básicas por cada dos funcionarios, equipadas con zona de descanso, zona de almacenaje, SSHH, y áreas de zonas comunes (ocio, lavandería, instalaciones, comunicaciones, etc.)

La configuración de la edificación es similar a un residencial colectivo compacto en tres alturas. Se ubica dentro del recinto del CCI, para mantener a los funcionarios aislados de la presión urbana de Paso Canoas.

Se adjunta una planta esquemática de un tramo tipo de la edificación. En el acápite de “antepresupuestos” de este capítulo de Infraestructuras se desagrega la superficie estimada por cada unidad habitacional para 2 funcionarios.

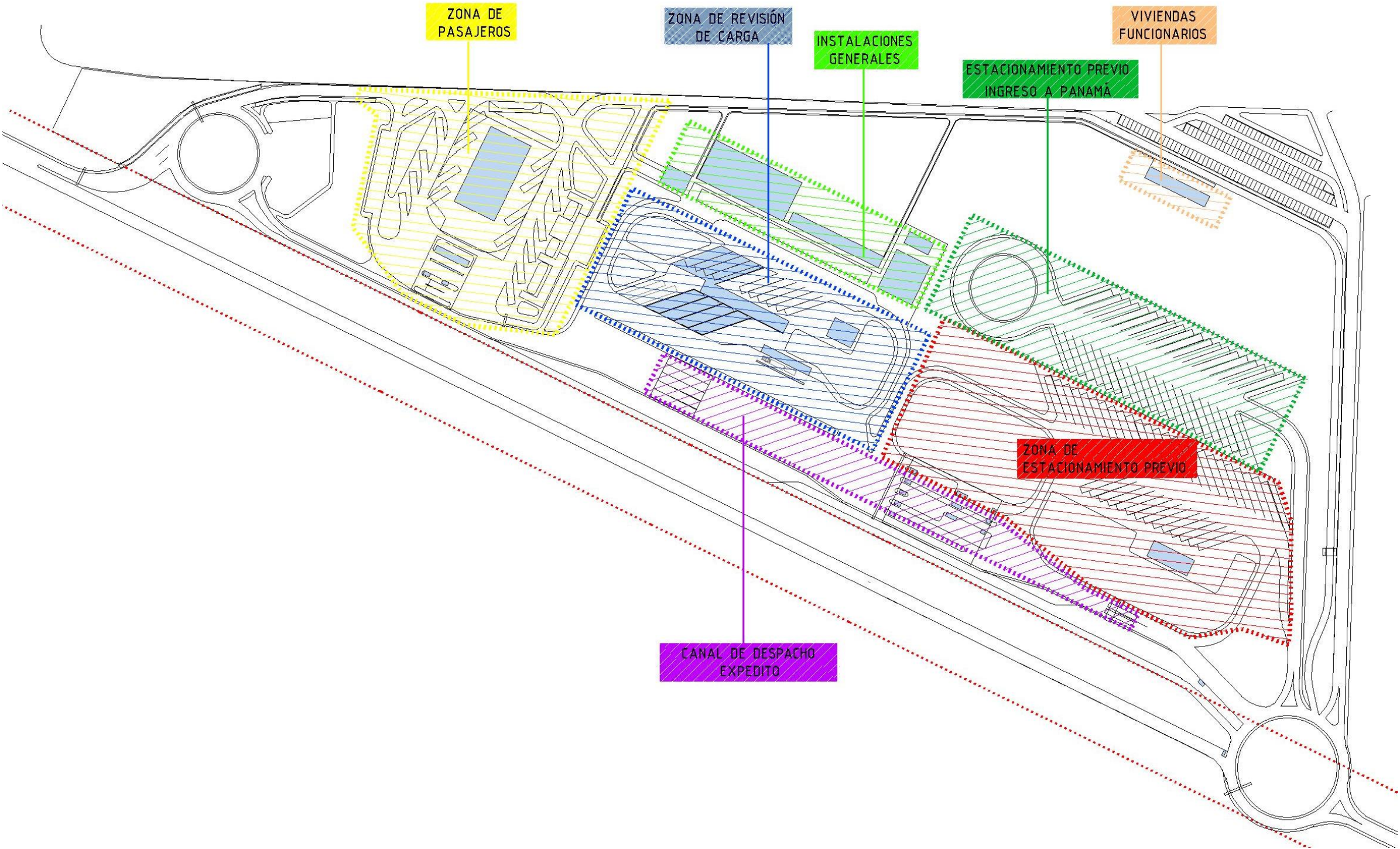


- ⇒ **Instalaciones Generales:** Al margen de estas tres grandes áreas, el resto del complejo tiene una gran zona de equipamientos generales (bodega de decomisos, incineradora, enfermería, instalaciones, caniles, etc.), y los viarios y plataformas que dan acceso y servicio a todo el CCNCR.
- ⇒ **El estacionamiento Previo al Ingreso a Panamá (EPIP):** Es un estacionamiento para medios de carga de 40 plazas, con acceso y salida exclusivos desde la rotonda de acceso. Este estacionamiento cumple la función de espacio de retén para la acumulación de vehículos de carga que ya han pasado os controles pero que no pueden acceder a Panamá por motivos ajenos a los procesos de control del CCNCR.

En el plano de la página siguiente se muestra la **zonificación básica del CCNCR**



Zonificación General CCNCR Costa Rica



#### 6.4.4 DIMENSIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE CONTROL

##### 6.4.4.1 Introducción

En este apartado se describen los criterios y supuestos de cálculo adoptados y los resultados obtenidos en las tareas de dimensionamiento de las instalaciones necesarias para desenvolver los controles a los pasajeros (y a los vehículos en los que se desplazan: automóvil particular y en buses) y a las cargas (y medios de transporte asociados), en la cabecera Costa Rica de Paso Canoas

El proyecto en su versión original, aprobada por los países a fines de 2012 planteaba la integración binacional de los controles con el criterio de país de entrada país sede de los controles, mediante la implantación simultánea de sendos Centros de Control Integrados de Cargas y Pasajeros en cada cabecera.

En tal sentido en el marco del trabajo se realizó el dimensionamiento de las instalaciones necesarias para solventar las necesidades de infraestructura que en materia de Pasos pueden dividirse en dos grandes grupos. El primero vinculado directamente con la operatoria de control en sí misma, que será función de la cantidad de agencias de control presentes en el Paso, de las dotaciones de personal de cada una de ellas y del tipo y cantidad de áreas comunes y de servicios que se identifiquen como necesarias en cada caso. A esta área la denominaremos **“fija”**.

El segundo, al que denominaremos **“variable”** está relacionada directamente con las tareas de control que se llevan a cabo sobre cada uno de los segmentos que demandan el uso del Paso y por ende será variable en función del número de los usuarios y de las características y equipamiento que en cada caso se apliquen en el proceso de control.

**Para el primer grupo el dimensionamiento fue realizado con base en las estimaciones de personal necesario** para garantizar la operatoria eficiente del Paso y el intercambio de criterios con las agencias de control concernidas.

**Para el segundo, el estudio elaboró un modelo de simulación específico para el Paso que determinó los requerimientos para solventar la demanda correspondiente al día promedio del mes pico de 2032** sin generación de colas, incluyendo un margen de confianza por eventuales incrementos no estimados de la demanda dirigida al Paso o cambios en sus estacionalidad horaria y previendo espacio para el incremento de la oferta de control.

En tal sentido y en lo referido a transporte de cargas, se realizó el dimensionamiento de las instalaciones de control (CDE, dársenas de revisión física, control de cabinas) y se estimaron las necesidades de sitios de parqueos en la Zona de Estacionamiento Previo (ZEP) para aquellos MT que arriban al Paso sin la tramitación previa de los despachos en ambos países y el pago de los derechos correspondientes.

Para ello se supuso que en el año inicial de implantación de los CCI el porcentaje de MT en estas condiciones ascendía al 40% de los vehículos cargados, excepto los tránsitos internacionales comunes a ambas cabecera. Dicho porcentaje se reducía en forma anual, a razón del 11.5%, hasta un mínimo del 5.5% que se mantenía constante, a partir del cuarto año de operación, a lo largo de horizonte del proyecto.

A partir de los datos estimados, el dimensionamiento adoptó el criterio conservador de espejar las instalaciones que redundó en adoptar un margen de confianza importante en lo que hace a la ZEP en el CCI de Costa Rica.

En forma análoga, para pasajeros, se determinaron las necesidades de puesto de control migratorio, puestos de verificación de pasajeros no migrantes, cabinas de aduana para vehículos ligeros y buses, zonas de estacionamiento previo y posterior, cantidad de escáner, ventanillas para la atención de trámites vinculados a la imposición de multas, declaraciones de menor cuantía y pago de tasas, etc.

En mérito a la brevedad expositiva, los resultados obtenidos expresados en puestos de control directo, equipamiento e infraestructura asociada al mismo (parqueos) y en superficies adoptadas para cada uno de los componentes del CCI, se presentan en el **Anexos I-1** que reproduce las estimaciones adoptadas del informe final aprobado.

No obstante, el acuerdo binacional alcanzado, se producirá un desfase temporal en la implantación de los CCI en cada cabecera, previéndose que el correspondiente a Costa Rica inicie su construcción en 2013-2014 y el de Panamá en 2017.

Por ello, resulta menester contemplar la nueva situación y su impacto en el dimensionamiento y funcionalidad de las instalaciones ya que, previa invitación a Panamá, solo una de las cabeceras funcionará con controles binacionales integrados para los flujos de cargas y pasajeros en el sentido PA – CR y se requiere disponer de instalaciones para el control nacional por parte de Costa Rica de los flujos desde dicho país hacia Panamá.

En materia de cargas, tanto el nuevo diseño funcional como el dimensionamiento estimado de las instalaciones que se ubicarán dentro del Centro de Control Nacional Costa Rica (CCNCR), tienen un alcance temporal limitado por lo que la propuesta se basa en generar las menores alteraciones posibles en el diseño original previsto para el CCI de Costa Rica de forma tal de minimizar el gasto adicional que requiere la adecuación derivada de la falta de armonía temporal en el desarrollo de las obras en ambas cabeceras del Paso.

##### 6.4.4.2 Transporte de cargas: Supuestos adoptados y resultados obtenidos

Como se señalara, se prevé que las instalaciones de la cabecera Costa Rica se encuentren operativas en 2015, mientras que las panameñas lo harían en 2018.

En el lapso que media entre ambas habilitaciones, los flujos con sentido PA – CR serán controlados en forma binacional en las instalaciones de Costa Rica. Para ello el gobierno de costa Rica, invitará a Panamá a localizar en las mismas a los funcionarios de sus agencias de control, adoptando los procesos de control integrado elaborados en el proyecto original y adoptando las condiciones de borde especificadas en el mismo. Dicha integración operará tanto para el transporte de cargas como el de pasajeros.

En lo que hace a los flujos con sentido CR – PA, hasta la disponibilidad de las instalaciones en PA, el control de las cargas y pasajeros en territorio de Costa Rica será solo nacional.

Los controles nacionales a las cargas (los inherentes a los pasajeros son abordados por separado) que egresan de Costa Rica se realizará con un esquema funcional similar al adoptado para los Centros de Control Integrados, esto es CDE, ZEP y Zona de dársenas de control físico. Se omiten en este caso los controles de cabina que son realizados por el país de entrada.

En el caso de las cargas, para la estimación de los puestos de control necesarios para los flujos con sentido CR – PA se adopta la demanda estimada para el día promedio del mes pico del año 2020. Si bien las instalaciones panameñas

estarían operativas en 2018 se ha considerado prudente contar con un margen adicional de confianza en el diseño para atender la demanda sin generación de colas.

Los tiempos medios de control para los despachos en el CDE para los despachos con control únicamente nacional resultan el 50% de los previstos para la operación binacional integrada: Control migratorio 1 minuto; Control sanitario 1,5 minutos y control aduanero 2 minutos.

La composición de los despachos es similar a la prevista en el proyecto original y se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 32. Cabecera CR - Composición de los despachos – Sentido CR – PA

Cabecera Costa Rica Composición de los despachos – Sentido CR - PA	
Exportación	59,3%
Exportación con intervención sanitaria	11,2%
Tránsitos de salida	12,4%
Vacíos de salida	17,1%
Total	100,0%

De acuerdo a las proyecciones realizadas, el flujo de MT en el año 2020 para el día promedio del mes pico será de 213 vehículos, de los cuales 177 son cargados y el resto vacíos.

Con estos datos y adaptando el modelo de simulación utilizado para el dimensionamiento de las instalaciones en el proyecto original pudo determinarse la cantidad de puestos de control necesarios para el control nacional de estos flujos. Los resultados obtenidos se muestran la tabla siguiente:

Tabla 33. Dimensionamiento del CDE y ZEP flujos con sentido CR – PA

CCNCR- Dimensionamiento del CDE y ZEP para los flujos con sentido CR – PA para el día promedio mes pico de 2020	
Puertas de acceso	1
Caseta de seguridad	0
Caseta de migraciones	1
Casetas de control sanitario	1
Caseta de aduana	2
ZEP	3

Dado que como se mencionara, a más de satisfacer las necesidades de control nacional de los flujos salientes, el rediseño de las instalaciones intenta minimizar el impacto sobre el diseño previsto para el CCI que operará sólo para los flujos que ingresan a CR a partir del año 2018, resulta conveniente analizar cual es la estimación realizada en el proyecto original y cual la resultante para los flujos entrantes a Costa Rica estimados para el año 2020.

Cobra relevancia por el hecho de que si bien el CDE para los flujos sometidos a control nacional (salientes de CR) requiere sólo la presencia de funcionarios costarricenses, puede preverse su construcción para albergar a los funcionarios de ambos países y quedar en condiciones de ser utilizadas para los controles binacionales una vez implantados los CCI en ambas cabeceras.

En la tabla siguiente se muestran los requerimientos de instalaciones para los flujos entrantes a Costa Rica para el día promedio del mes pico del año 2020 y la adoptada para el proyecto original para la demanda que se verificaría en igual lapso del año 2032.

Tabla 34. Cabecera Costa Rica - Flujos con sentido PA - CR Dimensionamiento requerido

Cabecera Costa Rica. Flujos con sentido PA - CR Dimensionamiento requerido para demanda 2020 y adoptado en el proyecto original para demanda 2032			
Instalación	Con demanda proyectada a 2020	C/margen de confianza por demanda o tecnología 2032	Con margen de confianza y previsión de espacio 2032
Puertas de acceso	1	2	2
Caseta de seguridad	1	1	1
Caseta de migraciones	1	2	3
Casetas de control Sanitario	2	2	3
Caseta de aduana	2	4	5
dársenas	3	6	6
ZEP	14	20	20

Como es natural en 2020 la infraestructura prevista para los puestos del control del CDE y la ZEP resulta inferior a la prevista en el diseño con parámetros de demanda del año 2032 y margen de confianza por imprevisiones de demanda.

A manera de síntesis se concluye que para satisfacer la coyuntura derivada de la no implantación simultánea de los CCI en ambos países, los puestos de control de CDE requeridos por tipo de flujo (entrada, sometido a control binacional integrado y de salida, sometido a control nacional) sería la siguiente:

Tabla 35. CCNCR Dimensionamiento requerido

CCNCR Dimensionamiento requerido para día promedio del mes pico de 2020 por sentido de los flujos		
Instalación	Control Binacional (flujos entrantes)	Control Nacional (flujos salientes)
Puertas de acceso	1-2 <sup>30</sup>	1

<sup>30</sup> Debería preverse la existencia de una puerta adicional por contingencias tecnológicas

CCNCR Dimensionamiento requerido para día promedio del mes pico de 2020 por sentido de los flujos		
Instalación	Control Binacional (flujos entrantes)	Control Nacional (flujos salientes)
Caseta de seguridad	1	0
Caseta de migraciones <sup>31</sup>	2	1
Casetas de control Sanitario	2	1
Caseta de aduana	4	2
Dársenas de control físico <sup>32</sup>	6	0
ZEP <sup>33</sup>	20	0

De acuerdo a los resultados presentados y con el objeto de minimizar los costos hundidos generados por el desacople temporal en la implantación del CCI PA, se estima conveniente diseñar las casetas de control del CDE con capacidad para albergar a los funcionarios de ambos países. A partir de 2018 dichas casetas serían plenamente utilizables para el control binacional y no se afectarían los parámetros de diseño del proyecto original.

En lo que hace a las superficies “fijas” estimadas en el proyecto aprobado, se aprecia que las mismas no sufrirán variaciones ya que en primera instancia serán suficientes para albergar las actividades temporales de control de los flujos salientes en el CCNCR

6.4.4.3 Transporte de pasajeros

Como se mencionara, en el CCNCR se llevarán a cabo solamente los controles a los pasajeros que ingresan a Costa Rica y dichos controles se realizarán en forma integrada, previa invitación a las autoridades panameñas a localizar en las instalaciones a sus funcionarios. De esta forma el diseño y dimensionamiento del otrora CCI CR – presentado en el Anexo I-1 no sufre modificaciones.

En el lapso que media entre la disponibilidad de las instalaciones del CCIPA, Costa Rica deberá implementar instalaciones para el control de los pasajeros que egresan de su territorio, de forma tal que los mismos perciban una calidad de servicio similar a la de los pasajeros que ingresan al país.

Al igual que en el caso de cargas se realizó una simulación adaptando el modelo presentado en el proyecto original. Con criterio conservador se supuso que los tiempos unitarios de control de los funcionarios nacionales resultaban un 20% inferior al que se estimara para los controles integrados.

Los resultados obtenidos y el dimensionamiento propuesto para satisfacer la atención de la demanda sin generar colas y adoptando un margen de confianza por variaciones no contempladas de la demanda, se muestran el cuadro siguiente.

Merece destacarse la diferencia entre las ventanillas de atención de migraciones, estimada en la simulación y la propuesta. La misma obedece a dos factores; por un lado afrontar altos pico de demanda que se registran anualmente, en particular en épocas festivas, sin desmejorar la calidad percibida por los usuarios. En igual sentido, el establecimiento de una tasa que deberían abonar los pasajeros salientes, hace que hasta tanto no se encuentren concluidas las instalaciones panameñas, torna más perentoria la necesidad de brindar un servicio de calidad.

Las superficies estimadas para estas instalaciones temporarias se muestran en el cuadro siguiente:

Tabla 36. Control de pasajeros que egresan de CR

Costa Rica - Control de pasajeros que egresan de CR - Día promedio del mes pico de 2020		
Instalación	Resultado obtenido	Propuesto c/margen de confianza
Ventanillas de migraciones	3	5
Estacionamiento previo		
• Autos	4	6
• Buses	4	6
Estacionamiento salida		
• Autos	3	6
• Buses	3	6
Casetas de aduana de Autos	1	1
Ventanilla cobro de tasa	1	1
Ventanillas para pagos de multas	1	1
Ventanilla para declaraciones de menor cuantía	1	1
Ventanilla para contratación de seguro	1	1

<sup>31</sup> A 2020 se requeriría una sola caseta de control migratorio. No obstante dada la organización funcional adoptada su número debe ser similar a la de las casetas de control sanitario

<sup>32</sup> Las dársenas de control estimadas para el proyecto contenían un margen de confianza que permite absorber los eventuales controles físicos de mercadería saliente sin requerir un número mayor de ellas. Por otra parte las exportaciones que no requieren control sanitario arriban mayoritariamente al Paso con la selectividad aduanera y el eventual control físico realizado.

<sup>33</sup> Por el criterio de espejar los complejos en forma conservadora en el proyecto original se adoptó un dimensionamiento del ZEP de CR similar a la de Panamá. No obstante la conformación de los flujos con una alta participación de MT vacíos y Tránsitos Internacionales, hace que el tamaño adoptado resulte suficiente para albergar a los flujos de carga saliente que los requieran



6.4.4.4 Viviendas para funcionarios

En entrevistas con funcionarios de los Organismos de Costa Rica presentes en el Paso de Frontera, se ha identificado una necesidad de 29 viviendas.

En lo que se refiere a su diseño, se ha optado por una propuesta residencial densa, con las calidades tipo descritas anteriormente, y con la siguiente distribución de superficies:

Paso Canoas, Costa Rica	
Ítem	Superficie
Superficie de habitación-dormitorio:	17m2
Superficie de servicios higiénicos:	5m2
Superficie repercutible de servicios comunes (cocinas, salas, lavandería):	8m2
Superficie repercutible de espacio para circulación (pasillos, escaleras, distribuidores)	6m2
Superficie repercutible de espacio para almacenaje:	3m2
Superficie total por unidad de habitación:	39m2

Esta superficie de viviendas se ha ubicado estrictamente dentro del perímetro del CCI, para tener capacidad de aislar a los funcionarios de un crecimiento de la trama urbana.

6.4.4.5 Cuadros de Superficies

El detalle de las superficies estimadas y su distribución, se muestra en las Tablas siguientes:

TERMINAL DE PASAJEROS						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA (m2)	TOTAL (m2)
PLANTA PRIMERA: PROCESOS	ÁREA DE ATENCIÓN A PASAJEROS	Zona pública				
		Zona de colas previas al control		1	185	185
		7 puestos de control de migraciones	10	5	7	35
		Formación de colas de control de equipajes (aduana)		1	140	140
		2 escaneres (aduana)	2	2	36	72
		Área post control de equipajes (aduana)		1	70	70
		Hall de salida		1	95	95
		Atención bancaria (2 oficinas de un puesto)	2	8	2	16
		Servicios				
		Máquinas de snacks, bebida...		2	-	28
		Cabinas telefónicas		2	-	
		Cajeros automaticos		2	-	
		Sala de espera		1	28	
		Servicios higienicos públicos		1	24	24
	ZONA DE FUNCIONARIOS	Zona de funcionarios				
		Instalaciones de revisión privada de pasajeros				
		Salas de entrevistas		2	10	20
		Bodyscan		1	10	10
		Almacenes de decomisos		6	12	72
		Laboratorios fitosanitarios		2	15	30
		Instalaciones auxiliares				
		Almacen		1	15	15
		Mantenimiento		1	7	7
		Instalaciones		1	7	7
		Archivos		1	120	120
		Vestuarios		1	20	20
		Instalaciones de comedor de funcionarios				
		Comedor		1	60	60
		Cocina		1	28	28
		Despensa		1	15	15
		Almacén frigorífico		1	15	15
		Almacén de suministros		1	40	40
	POLICIA	Mesas de trabajo	4	4	4.5	18
		Comandancia	1	1	24	24
		Calabozos (2)	0	2	10	20
		Archivo	0	1	8	8
		Vestuarios	0	1	22	22
		Almacén	0	1	12	12
		Despacho	1	1	16	16
		Operadores (1)	1	1	12	12
PLANTA SEGUNDA: ADMINISTRACIÓN	ADUANAS DE PAÍS ANFITRIÓN	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (2)		1	16	16
	MIGRACIONES DE PAÍS ANFITRIÓN	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (1)		1	12	12
	SANIDAD DE PAÍS ANFITRIÓN	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (1)		1	12	12
	ADUANAS DE PAÍS HUÉSPED	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (1)		1	12	12
	MIGRACIONES DE PAÍS HUÉSPED	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Operadores (1)		1	12	12
	COORDINACIÓN	Archivo	0	1	4	4
		Despacho		1	16	16
		Sala de reuniones		1	18	18
	SALÓN DE ACTOS	Operadores (1)		1	12	24
		Archivo	0	1	4	4
		Salón de actos	0	1	120	120
	OTRAS INSTALACIONES	Sala de servidores		1	30	30
		Sala de control monitorizado		1	18	18
		Salas polivalentes		3	30	60
		Mantenimiento, almacén		1	10	10
		Servicios higiénicos		1	22	22
	ESPACIOS	Escaleras, pasillos, descansillos...		8%		136.16
TOTAL DE SUPERFICIE CONSTRUIDA						1838.16



TERMINAL DE CARGA						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA(m2)	TOTAL(m2)
PLANTA PRIMERA	MIGRACIONES	Despacho	1	1	16	16
		Operadores	4	4	7	28
		Archivo		1	4	4
	ADUANAS	Despacho	2	2	16	32
		Puestos de aduanas	7	7	7	49
		Archivo		1	4	4
	SANIDAD	Oficinas de administrativas fitosanitarios	2	2	9	18
		Oficinas de supervisión fitosanitarios	2	2	7	14
		Oficinas de inspección fitosanitarios	2	2	7	14
		Oficina de trámite documental		1	18	18
		Oficina para inspectores		1	9	9
		Bodega		1	27	27
		Archivo		1	4	4
		Laboratorios		2	36	72
		Cuarto sucio de laboratorio		1	9	9
		Instalaciones		1	10	10
	POLICIA	Despacho		2	16	32
		Despacho		1	16	16
	COORDINACIÓN	Servicios higiénicos para funcionarios		1	16	16
		Almacén		1	12	12
		Escaleras, pasillos, descansillos...			8%	26,4
		Atmosféricas		2		450
	DÁRSENAS DE REVISIÓN	Presurizadas		4		781
	CONTROL	Estacionamiento de control cuarentenario		6		590
TOTAL						2251,4

ZONA PREVIA						
PLANTA	ZONA	ESPACIO FÍSICO	PUESTOS DE TRABAJO	UNIDADES	SUPERFICIE ESTIMADA	TOTAL
PLANTA PRIMERA	ATENCIÓN A CONDUCTORES	Agentes aduaneros	4	4	7	28
		Hall		1	95	95
		Puntos de conexión a Internet		1	38	38
		Maquinas expendedoras de snacks, bebidas, cajeros		1	22	22
		Servicios higiénicos y vestuarios		1	25	25
		Otras instalaciones (almacenes, cuartos de instalaciones,...)		1	32	32
		Escaleras, pasillos, descansillos...			8%	22
		TOTAL				262

Estas superficies se encuentran englobadas en tres edificaciones:

- Terminal de pasajeros, grafiada en los planos con el número 26
- Terminal de cargas, grafiada en el plano con los números 15, 16 y 18
- Edificio de Servicios de la zona previa, grafiado en los planos con el número 09

En el presupuesto que se adjunta en este capítulo se han dividido los tipos de edificaciones por su nivel de acabado (por su precio unitario, por tanto), de la siguiente manera:

- **Terminal de pasajeros y/oficinas:** Se corresponde con los **1838m2** calculados en este acápite, y se ubican todos en el edificio número **26**
- **Terminal de carga:** Se corresponde con los **2251m2** calculados en este acápite, y se ubican todos en el edificio que ocupa el centro de la Zona de Revisión de Carga, marcado con los **números 15, 16 y 18.**
- **Viviendas:** Se han relevado requerimientos de viviendas que suponen una superficie total de **565.5m2**, todos ellos en el edificio grafiado con el **número 40.**

- **Otros:** Comprende el conjunto del resto de las edificaciones, ya sea porque tienen una superficie muy pequeña en relación a las grandes edificaciones del complejo (las dos terminales), o por su muy bajo nivel de acabado. El conjunto de estas edificaciones menores suma **2412m2**, y está compuesto por:
  - o Edificio de Servicios de la Zona de Estacionamiento Previo (**nº 09**)
  - o Bodega de decomisos (**nº 10**)
  - o Edificio de instalaciones (**nº 23**)
  - o Caniles (**nº 21**)
  - o Corrales (**nº 19**)
  - o Edificio de incineradora (**nº 22**)
  - o Enfermería (**nº 27**)
  - o Todas las casetas de control del complejo.
- **Marquesinas:** Suman un total de **6050m2**, a un precio por m2 muy inferior al resto.

6.4.5 CALIDADES DE REFERENCIA

Para la definición de **calidades mínimas de edificaciones** se ha usado el *Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva* del 2013 (Órgano de Normalización Técnica, Dirección General de Tributación. Ministerio de Hacienda). Se establecen así unos parámetros constructivos para edificaciones tipo, de aplicación a las edificaciones internas del CCNCR.

Para aquellos capítulos no contemplados en la versión del 2013, se han tomado los de la versión 2011, y se han actualizado los precios según el IPC.

Se ha optado por calidades medias que compatibilice un uso confortable por parte de las instituciones con el necesario control del presupuesto.

⇒ **Terminal de Pasajeros:** Edificio de calidad *Tipo EO04*

- Estructura: Columnas y vigas de concreto armado.
- Paredes Externas: bloques de concreto con repello fino. Divisiones
- Paredes internas: fibrocemento o similar, paneles de yeso, cemento y fibra de vidrio (Gypsum).
- Cubierta: Cerchas de perfiles metálicos, malla espacial de tubo de hierro, expuesta, en pequeños sectores. Láminas de hierro galvanizado tipo canaleta estructural esmaltado, losa de concreto. Canoas y bajantes de hierro galvanizado.
- Cielos: Láminas de poliestireno expandido con suspensión de aluminio, suspensión de madera con lámina de fibrocemento, paneles de yeso, cemento y fibra de vidrio (Gypsum). Láminas acrílicas en algunas zonas.
- Entrepisos: Prefabricado con viguetas pretensadas o similares.
- Pisos: Cerámica mediana calidad, alfombras de regular calidad o similar.

- Baños: Dos cuartos de baño buenos por piso.
- Otros: Edificios de buen acabado, amplios ventanales. Mayor de tres pisos. Incluye ascensor, tanque de almacenamiento de agua potable, bomba eléctrica y tanque hidroneumático.

⇒ **Terminal de Carga:** Edificio de calidad *Tipo N105*

- Estructura: Columnas y vigas de concreto armado prefabricadas.
- Paredes: Baldosas prefabricadas. Altura 8,00m o más.
- Cubierta: Cerchas prefabricadas de concreto armado. Láminas de hierro estructural esmaltado. Canoas y bajantes de PVC.
- Cielos: Sin cielos.
- Pisos: Losa de concreto armado.
- Baños: Dos cuartos de baño normales.
- Otros: Portones metálicos. Oficina. Área mayor de 3.000,00m².

⇒ **Viviendas:** Edificio de calidad *Tipo AP02*

- Estructura: Columnas y vigas de concreto armado.
- Paredes: Bloques de concreto con repello quemado.
- Cubierta: Cerchas de perfiles metálicos. Láminas onduladas de hierro galvanizado #28. Canoas y bajantes de hierro galvanizado o PVC.
- Cielos: Láminas de fibrocemento o similar.
- Entrepisos: Losa de concreto armado colado en sitio o similar.
- Pisos: Terrazo o cerámica regular.
- Baños: Un cuarto de baño bueno.
- Otros: Mueble de cocina económico. Closets con puerta de celosía de laurel o similar. Construcciones de hasta cuatro pisos. Agua distribuida a presión mediante bomba eléctrica. Espacio para un vehículo por apartamento.

⇒ **Otras edificaciones:** Edificio de calidad *Tipo BO02*

- Estructura: Columnas y vigas de concreto armado o de perfiles metálicos.
- Paredes: Bloques de concreto sisados, láminas de hierro galvanizado tipo canaleta estructural esmaltada. Altura de 6,00m a 7,00m.
- Cubierta Cerchas de perfiles metálicos: Láminas onduladas de hierro galvanizado. Canoas y bajantes de hierro galvanizado.
- Cielos: Sin cielos.

- Pisos: Concreto armado con doble malla electrosoldada #2, afinado.
- Baños: Un cuarto de baño normal.
- Otros: Portones de lámina metálica. Área de más de 300,00m² hasta 400,00m².

⇒ **Marquesinas:** Construcción de calidad *Tipo PC03*

Construcciones con techo de estructura de perfiles metálicos industriales redondos o cajón con cubierta de lámina de estructural o similar, se utilizan generalmente en parquesos.

Para la definición de **secciones, especificaciones técnicas y calidades de pistas y plataformas**, se ha usado normativa europea. En concreto, el cálculo de firmes se ha realizado siguiendo las indicaciones de la *Orden FOM/3460/2003*, del Ministerio de Fomento de España, de 28 de Noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1 IC, *Secciones de firme*, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 12 de diciembre de 2003).

La estructura del firme depende de dos aspectos: La intensidad media diaria de los vehículos pesados que circulan sobre él y la capacidad de la explanada sobre la que asienta. Respecto a la intensidad media, la Norma establece 8 categorías de tráfico pesado (de T00 a T42). Según los datos de aforos realizados en el ámbito de estudio, la categoría de tráfico que se debe considerar es T42.

En lo que se refiere al apoyo de paquete de firmes, la instrucción establece tres categorías de explanada, denominadas E1, E1 y E3, en función del módulo de compresibilidad en el segundo ciclo de carga (Ev2), obtenido de acuerdo con la NLT-357 "*Ensayo de carga con placa*".

En función del tipo de suelo sobre el que apoye la explanada, habrá que recurrir a determinados materiales y espesores para obtener la categoría de explanada buscada. En este caso, a falta de más datos, se considera que el terreno de apoyo está constituido por suelos *tolerables*:

- CBR>3
- Contenido en materia orgánica <1%.
- Contenido en sulfatos solubles (SO3)<1%
- Hinchamiento libre<1%

Para obtener una explanada E1, partiendo de un apoyo sobre suelos tolerables, es necesario disponer un espesor de 60 centímetros de suelos adecuados:(CBR>5). Una vez determinadas las categorías de tráfico y explanada, es inmediato obtener el paquete de firmes, mediante aplicación directa de la norma.

Se obtienen así, las siguientes secciones para los diferentes tipos de viario:

⇒ **Carretera el chorizo, y nuevo viario norte-sur que la conecta con la Panamericana:**

- 60 cm de materiales adecuados
- 35 cm de zahorra artificial (material granular machacado y afirmado)
- 5 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.

⇒ **Viarios con tránsito de carga:**

- 60 cm de materiales adecuados
- 40 cm de zahorra artificial
- 10 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.

⇒ **Viarios con tránsito de ligeros y buses**

- 60 cm de materiales adecuados
- 35 cm de zahorra artificial
- 5 cm de mezclas bituminosas o aglomerado.

**6.5 ANTEPRESUPUESTOS CONSIDERACIONES PREVIAS**

**6.5.1 CARTOGRAFÍA**

Conviene señalar que todos y cada uno de los metrajes comprendidos en este documento se han elaborado sobre diseños en CAD.

Se ha contado con una cartografía digital conformada por una serie de levantamientos diferentes montados en soporte único. Si bien la calidad del archivo no es óptima, se puede considerar que tiene el nivel de resolución de un plano parcelario o catastral, siendo por tanto muy bajo el margen de error geométrico.

**6.5.2 NIVEL DE DESARROLLO DE LOS DISEÑOS**

**Los diseños del CCNCR se encuentran desarrolladas a escala 1/2500, con los grados de detalle propios de este nivel de acercamiento.**

**El nivel de detalle de los diseños así como de sus presupuestos es el mayor al que se ha podido llegar con este nivel de prefactibilidad.**

**6.5.3 FUENTES**

Los precios unitarios de las partidas desarrolladas han sido elaborados recogiendo información de publicaciones periódicas oficiales, Cámaras de Comercio, y consultas de precios actuales de mercado. En concreto:

- ⇒ **Manual de Valores Base Unitarios, Órgano de Normalización Técnica de la Dirección General de Tributación.** Ministerio de Hacienda (2011, 2012 y 2013)
- ⇒ **Actualización de Índices e Indicadores por parte del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)**
- ⇒ **Índices de precios de elementos para la construcción de carreteras y puentes,** Base Julio 1990=100. Periodo 1990-2010. <http://www.inec.go.cr/>

**6.6 METODOLOGÍA**

La Metodología que se ha seguido para la elaboración de los metrajes ha sido:

- ⇒ **Diseño del CCNCR en CAD.** El diseño es un único archivo CAD elaborado en tamaño real (1 unidad=1 metro) sobre el que se puedan realizar polilíneas de contorno para metraje.
- ⇒ **Metraje sobre el plano digital en CAD.** Elaboración de las polilíneas de contornos, localizando las partidas en superficies.
- ⇒ **Concertación de la tipología constructiva de cada una de las partidas a medir,** a partir de definición de calidades tipo
- ⇒ **Cotización de las partidas para la elaboración de un Coste Directo del diseño.** Elaboración de un presupuesto mediante la búsqueda de un precio unitario local para cada una de las partidas metradas.
- ⇒ **Cálculo del Coste Final del diseño a partir del Coste Directo.** Elaboración del Coste Final mediante los pasos necesarios para pasar a éste desde el Coste Directo.

**6.7 EXCLUSIONES EN EL ANTEPRESUPUESTO**

Los presentes Antepresupuestos no se incluyen los siguientes capítulos:

- ⇒ **Honorarios técnicos adicionales.** Vinculados a Estudios de Impacto Ambiental, Estudios arqueológicos, de ruido, obtención de permisos y licencias, etc
- ⇒ **Obras de infraestructuras vinculadas a abastecimiento de servicios públicos**
- ⇒ **Reubicación de servicios procedentes de interferencias de las redes del CCNCR con redes existentes y no previstas.**
- ⇒ **Medidas no reportadas procedentes del Estudio de Impacto Ambiental,** como pudieran ser terrenos no aptos para depositar en vertederos, obligación de incorporar medidas excepcionales durante las demoliciones o movimientos de tierras, u otros.
- ⇒ **Mobiliario, equipos informáticos secundarios,** y equipamiento de menor orden.
- ⇒ **Gastos adicionales durante el transcurso de la obra:** Seguridad de la obra, Seguridad y Salud, Control de Calidad, etc.
- ⇒ **Pago de Tasas, expedición de permisos o licencias municipales o de otro tipo.**
- ⇒ **No incorpora impuestos, especialmente el IVA.**

Tampoco incluye el Antepresupuesto (por la propia estructura del mismo), los siguientes capítulos, si bien se presupuestan como Anexos aparte:

- ⇒ **Equipamiento: escáneres de vehículos, sistemas adicionales de seguridad, otros.**
- ⇒ **Obras viales dentro del Dominio Público:** rotonda de acceso al CCNCR, modificación de 2 intersecciones, construcción de un nuevo firme para la “carretera del chorizo”, y apertura de nuevo viario Norte-Sur que delimita el CCNCR en su cara Este.

6.8 CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

6.8.1 OBRAS VIALES EXTERNAS

Se consideran como obras viales externas al CCNCR, aquellas que no forman parte del perímetro del mismo pero que son necesarias para su correcto funcionamiento.

En concreto, se hace necesario acometer las siguientes obras:

- ⇒ **Cierre de la conexión de la Panamericana con la “carretera del chorizo” en su extremo Oeste.** Para evitar el escape de vehículos por esa ruta hacia la Panamericana.
- ⇒ **Apertura de un nuevo viario que comunica la Panamericana con la “carretera del chorizo”.** Para compensar el cierre anterior, y dar más coherencia a la trama vial de Paso Canoas.
- ⇒ **Modificación de intersección para prohibición de giro a la derecha desde la prolongación Sur de la “carretera del chorizo”:** y evitar el escape de vehículos por la Panamericana.
- ⇒ **Construcción de una rotonda de acceso al CCNCR,** necesaria para el funcionamiento del CCNCR, pero ubicada dentro de los 50m de derecho de vía de la carretera Panamericana.
- ⇒ **Acceso a la Panamericana desde la rotonda de salida del CCNCR**
- ⇒ **Construcción de un nuevo firme para la “carretera del chorizo”,** para facilitar su uso cómodo por parte de un número limitado de vecinos que va a tener que circular por ella para acceder al CCNCR, y que antes salían directamente a la Panamericana a través del tramo clausurado.

6.8.2 EXPROPIACIONES Y COMPENSACIONES POR LOS PREDIOS SOPORTE DEL CCNCR

Todo el suelo en el que se ubica el predio es suelo del Estado administrado por el IDA. El IDA arrienda los predios comprendidos dentro de los 2 primeros Km. desde la línea fronteriza mediante contratos de arriendo de 5 años de duración. Acabado este plazo, el IDA puede disponer de los mismos sin necesidad de compensación alguna por los terrenos, y pagando tan sólo una compensación por las mejoras a modo de construcciones que se hayan desarrollados en los predios durante el plazo de concesión.

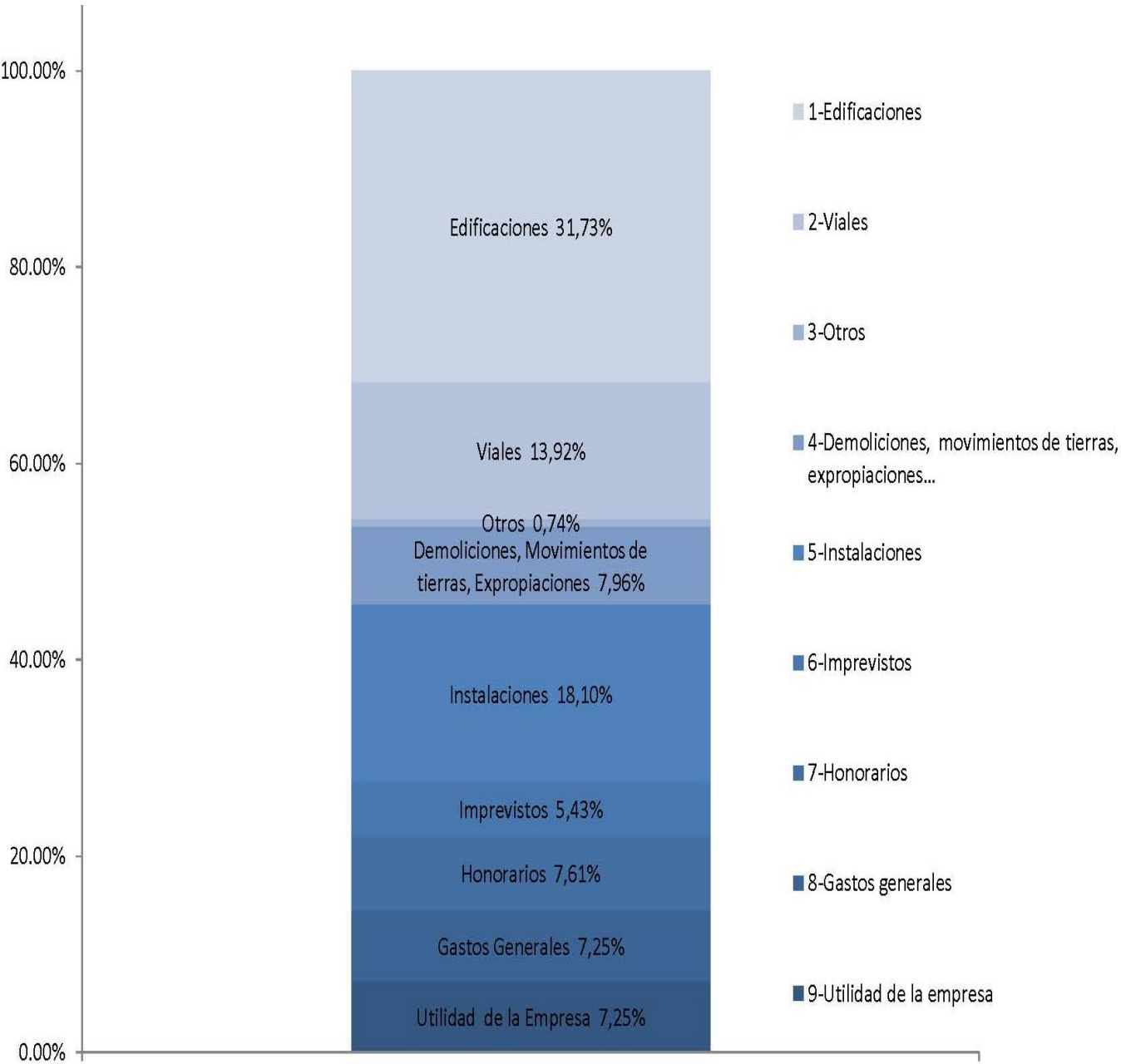
Si bien el IDA cuenta con todos los derechos para recuperar el dominio del suelo bajo su administración con un muy bajo coste, la realidad es que en Paso Canoas se considera que los arrendatarios son, de hecho, propietarios reales del suelo, ya que el IDA renueva de manera automática los contratos de arriendo cada 5 años. Por tanto, el escenario más probable es que el IDA se encuentre con cierta oposición social cuando decida ejecutar los contratos de arriendo, y se opte, a fin de agilizar el proceso, por pagar a los arrendatarios una compensación superior a la que realmente podrían optar.

De esta manera, se ha decidido ser conservador en la estimación de los costes de compensación por mejoras constructivas en los predios arrendados que se encuentran dentro de la huella escogida para implantar el CCNCR, estimando una compensación conjunta de 310.000US\$, superior al valor real de los elementos allí construidos.

6.9 DESARROLLO DEL ANTEPRESUPUESTO DEL CCNCR

6.9.1 Presupuesto del CCNCR por partidas de obra:

TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE		Unidad	subtotal	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
				US\$			
1 - Edificaciones	EDIFICIOS	TERMINAL DE PASAJEROS Y/O OFICINAS	m2	1,048.00	1048.00	1838.00	1,926,224.00
	EDIFICIOS	TERMINALDE CARGAS	m2	677.00	677.00	2251.00	1,523,927.00
	VIVIENDAS		m2	830.00	830.00	565.50	469,365.00
	OTROS	OTROS	m2	492.00	492.00	2412.00	1,186,704.00
		Marquesinas	m2	241.00	241.00	6050.00	1,458,050.00
2 - Viales	VIALIDAD		m2	9			
	PAVIMENTO CARGAS		m2		90.12	13219.00	1,191,352.50
	PAVIMENTO LIGEROS Y BUSES		m2		60.53	11719.50	709,420.93
	OBRAS VARIAS	CUNETA MEDIA CAÑA	ml		19.33	0.00	0.00
	TOPES PARA VEHICULOS DE CARGAS		Unidad		100.00	95.00	9,500.00
	SEÑALIZACION VIAL VERTICAL, MARCOS INFORMACION		global		185000.00	1.00	185,000.00
	SEÑALIZACION VIAL HORIZONTAL (TERMOPLASTICA)		ml		15.00	12030.00	180,450.00
	CORDON Y CAÑO		ml		23.87	9620.00	229,607.55
	ACERA	espesor 7.5 cms base 12 cm	m2		27.45	13650.00	374,663.89
	RAMPA MINISVALIDOS	Area 1,2 X 0,8 m. Reacondicioamiento rasante	U		41.17	12.00	494.06
3 - Otros	TAPIAS Y MUROS	TAPIA CONCRETO	ml		97.86	0.00	0.00
	CERCAS	Alambre de puas	ml		12.42	0.00	0.00
		Malla ciclón	ml		44.36	2263.00	100,375.92
	MURO	Gavion	m3		87.22	0.00	0.00
		Concreto Armado < 2 m	ml		103.51	0.00	0.00
		Concreto Armado > 3 m	ml		112.92	0.00	0.00
	ZONAS VERDES	ENZACATADO	m2		2.94	18100.00	53,140.80
4-Demoliciones, movimientos de tierras, expropiaciones...	DEMOLICIONES (EDIFICACIONES)		m2		20.00	8430.00	168,600.00
	DEMOLICIONES (PAVIMENTOS)		m2		30.00	1100.00	33,000.00
	MOVIMIENTO DE TIERRAS (vaciado de material inadecuado)		m3		20.00	40120.00	802,400.00
	TERRAPLENES (Rellenos de ajuste)		m3		30.00	11100.00	333,000.00
	EXPROPIACIÓN		U				310,000.00
5-Instalaciones	PLANTA DE TRATAMIENTO Y SISTEMAS DE DRENAJE		global		350000.00	1.00	350,000.00
	SISTEMA PLUVIAL PAVIMENTOS Y EDIFICACIONES		global		850000.00	1.00	850,000.00
	SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE		global		225000.00	1.00	225,000.00
	CONECTIVIDAD ELECTRICA		global		400000.00	1.00	315,000.00
	TORRES DE ILUMINACION		Unidad		20000.00	21.00	420,000.00
	INTERNET, INTRANET, FIBRA OPTICA		global		200000.00	1.00	200,000.00
	ESCANER DE BULTOS		Unidad		60000.00	2.00	120,000.00
	BALANZAS		Unidad		25000.00	2.00	60,000.00
	SISTEMA CONTRA INCENDIO		global		350000.00	1.00	215,000.00
	ESTACIONES DE GESTIÓN		global		55000.00	18.00	990,000.00
	SUBTOTAL DIRECTOS				SUBTOTAL DIRECTOS		14,990,275.65
	Imprevistos						1,124,270.67
	Honorarios						1,573,978.94
	Gastos generales						1,499,027.57
	Utilidad de empresa						1,499,027.57
						TOTAL	20,686,580.40





6.9.2 Presupuestos Anexos:

ANEXO 1: OBRAS VIALES					
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE	Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
-	ROTONDA DE ACCESO	Unidad	90.12	7900	711,948.00
	CARRETERA DEL CHORIZO	Unidad	40.00	6959	278,360.00
	NUEVO VIAL	Unidad	60.53	3899	236,006.47
	OTROS	Unidad			85,000.00
	SUBTOTAL DIRECTOS		SUBTOTAL DIRECTOS		1,311,314.47
	Imprevistos				78,678.87
	Honorarios				137,688.02
	Gastos generales				131,131.45
	Utilidad de empresa				131,131.45
				TOTAL	\$1,789,944.25

ANEXO 2: EQUIPAMIENTOS					
TIPO	ACTIVIDAD Y DESGLOSE	Unidad	Precio Unitario US\$	CANTIDAD	TOTAL
	ESCÁNERES (2 DE VEHÍCULOS)	Unidad			3400000.00
	OTROS EQUIPOS E INSTALACIONES				450000.00
	SUBTOTAL DIRECTOS		SUBTOTAL DIRECTOS		3850000.00
				TOTAL	3850000.00

6.10 COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Se ha estimado el coste que supone la operación y el mantenimiento del CCNCR en lo referente a su infraestructura y consumo de servicios públicos, durante 20 años de operación.

Para la estimación de los costes de mantenimiento se han atendido a los siguientes rubros:

6.10.1 Mantenimiento de viarios

Dentro de este concepto se considera no sólo el mantenimiento del firme en sí, sino también el de su señalización vertical y horizontal. Para el cálculo de estos costes se ha usado el *Manual de Mantenimiento de la Instrucción para el Diseño de Firmes de la Red de Carreteras de Andalucía*. En dicho documento, para el tipo de firme escogido para el CCNCR (Capas granulares y mezclas bituminosas), y para el tipo de tráfico (Categoría T42), se establecen los siguientes hitos de mantenimiento:

- Año 7: 0,5% del coste inicial de las capas de firme.
- Año 10: 0,2% del coste inicial de las capas de firme, en concepto de tratamiento superficial.
- Año 15: 0,5% del coste de las capas de firme.

6.10.2 Mantenimiento de edificaciones

6.10.2.1 Alcances del Mantenimiento estimado

Se ha estimado el coste de mantenimiento de las edificaciones del CCNCR incluyendo, no sólo la obra civil y elementos constructivos físicos (cerramientos, acabados, fachadas, cubiertas, carpinterías, etc.), sino también las siguientes instalaciones:

- S.S.G.G. (Servicios Generales): Instalaciones Eléctricas y Mecánicas
- Fontanería y Saneamiento
- Protección Contra Incendios: Detección, Extinción,
- Seguridad: Control accesos, CCTV, etc.
- Ascensores.

Dentro del mantenimiento estimado se han considerado los siguientes tipos de mantenimiento:

- ⇒ **Mantenimiento Preventivo:** aquel que está enfocado a evitar el fallo, interviniendo antes de que este ocurra.
- ⇒ **Mantenimiento Conductivo:** comprende el manejo de la instalación, puesta en marcha y paro, e inspección ocular continuada de equipos, redes, puntos terminales. Supervisión en tiempo real.
- ⇒ **Mantenimiento Correctivo:** Comprende las reparaciones sin sustitución, o con sustitución de elementos fungibles y de pequeño material de bajo coste.
- ⇒ **Mantenimiento substitutivo (o gran correctivo):** Comprende el mantenimiento que incluye la sustitución completa de equipos o elementos por obsolescencia, cambios de normativa o mejoras integrales.

6.10.2.2 Mantenimiento no incluido

En la estimación del coste de mantenimiento de los CCI no se ha considerado:

- Servicios de Limpieza
- Servicios de Jardinería
- Personal de seguridad
- Personal de servicios: cafetería, comedor, o cualquier servicio incorporado a la zona previa de atención a transportistas.

### **6.10.2.3 Metodología**

Para el cálculo de los costes de mantenimiento de las edificaciones se ha optado, frente al caso del mantenimiento de viarios (donde se ha calculado el coste de mantenimiento anual por % con respecto al coste inicial), por estimarlo en función de los m2 de edificación.

Para ello, se ha considerado el uso principal del conjunto de edificaciones (oficinas, que es el predominante en la Terminal de pasajeros, el edificio más grande), y se ha calculado la *superficie construida equivalente* de oficinas. Este parámetro homogeniza la superficie de las distintas edificaciones del CCNCR (teniendo en cuenta que aquéllas edificaciones que no son oficinas tienen un coste de mantenimiento menor) para poder usar un único ratio de coste de mantenimiento por m2.

En este caso, la Superficie Equivalente en función de la cual se ha estimado el coste de mantenimiento por m2 es 4308m2. Se ha considerado un costo de mantenimiento de 11\$/m2.

### **6.10.3 Mantenimiento de Instalaciones Informáticas**

Dentro del costo inicial de Instalaciones Informáticas, se ha considerado el 100% del costo integral de la implantación del Sistema de Gestión, más una partida adicional imputable a las instalaciones informáticas propias de un edificio de oficinas: computadoras, cableado, servidores, comunicaciones, otros.

En el mantenimiento de las Instalaciones Informáticas se ha estimado un costo ordinario fijo anual y tres inversiones extraordinarias imputadas a mantenimiento substitutivo en los años 5, 10 y 15 de vida.

6.10.4 Costo de Operación y Mantenimiento CCNCR

AÑOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Mantenimiento de viario y plataformas							134,814			64,226					214,873					
Mantenimiento de edificaciones	47,389	50,232	53,246	56,441	59,827	63,417	67,222	71,255	75,530	80,062	84,866	89,958	95,355	101,076	107,141	113,569	120,384	127,607	135,263	143,379
Mantenimiento de instalaciones informáticas	25,920	27,475	29,124	30,871	205,523	34,687	36,768	38,974	41,313	216,591	46,419	49,204	52,156	55,286	231,403	62,119	65,846	69,797	73,984	78,424
TOTAL OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	73,309	77,707	82,369	87,312	265,350	98,103	238,804	110,229	116,843	360,880	131,284	139,162	147,511	156,362	553,417	175,688	186,229	197,403	209,247	221,802

6.11 CRONOGRAMA VALORIZADO ANUAL DE LAS OBRAS

- ⇒ Se ha considerado el comienzo de las obras en Diciembre de 2013, y una duración aproximada de 16 meses. De esta manera las obras se podrían entregar provisionalmente a finales de Abril de 2015 y contar con un mes para levantamiento de observaciones realizadas por la supervisión antes de su puesta en marcha en Mayo de 2015.
- ⇒ Antes del comienzo de las obras se habrán realizado unos desembolsos previos: Honorarios Técnicos de elaboración de los distintos proyectos técnicos y los gastos de compensación.
- ⇒ La primera Certificación de obra al Contratista (previa al inicio de los trabajos) será un 20% del total, en concepto de adelanto. El resto de certificaciones se ha distribuido homogéneamente entre los 16 meses, reservando la última certificación para después del mes que tendrá el contratista para el levantamiento de observaciones antes de la puesta en marcha del CCNCR.

Cronograma valorizado Costa Rica:

AÑO	DESEMBOLSO PREVIO	2013	2014												2015			
MES		DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR
Desembolso	1,883,979	3,760,520	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130	940,130
Acumulado	1,883,979	5,644,499	6,584,629	7,524,759	8,464,889	9,405,020	10,345,150	11,285,280	12,225,410	13,165,540	14,105,670	15,045,800	15,985,930	16,926,060	17,866,190	18,806,320	19,746,450	20,686,580

Conclusiones:

- ⇒ Deberá desembolsarse el 46% del monto total de inversión en 2013, y el 54% restante en 2014.

## 7. TIEMPOS MEDIOS Y AHORROS DE TIEMPO CON PROYECTO

En este apartado se presentan los tiempos adoptados para el transporte de carga y de pasajeros en los escenarios con proyecto final y con proyecto en el lapso 2015 - 2018.

Dada a la asincronía en la implantación de los Centros de Control Integrado en ambas cabeceras y el diferente tratamiento del control de los flujos según sentido de marcha; los flujos de cargas pasajeros entrantes a Costa Rica operaran bajo la modalidad de control integrado desde 2015, mientras que los salientes hasta 2018 serán objeto de controles nacionales en cada cabecera; resulta menester estimar los tiempos medios en ambas situaciones.

En tal sentido, en lo que sigue se muestran los tiempos medios estimados para ambos escenarios para los flujos de cargas y pasajeros.

### 7.1 TIEMPOS DE LOS CONTROLES CON LA ORGANIZACIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL PROPUESTA

#### 7.1.1 Transporte de cargas con controles integrados (flujos con sentido PA – CR)

A partir del diseño preliminar de los procesos de control integrado de de la organización física prevista para soportar dichos procesos, se estimaron los tiempos que demandaría la consecución de los controles por tipo de despacho, suponiendo que a la fecha de implantación del proyecto se han adoptado las medidas necesarias para satisfacer las condiciones de borde requeridas para su funcionamiento eficiente y que las agencias disponen del personal necesario para evitar la generación de colas.

Como se señalara, la organización funcional y física de las instalaciones de control integrado, en el caso de las cargas, prevén que los usuarios realicen los controles sin descender de la unidad, salvo que por aplicación del selectivo de alguna de las entidades de control o de la Policía se requiera la verificación documental o física de la mercadería.

Esta conformación de los controles, elimina los tiempos ociosos de los transportes dentro de la zona primaria restringida o recinto de control y genera un beneficio para todos los despachos que arriben a la frontera habiendo completado en forma previa toda la documentación exigida y, de corresponder, el pago de los derechos.

De esta forma, los tiempos para los despachos que de acuerdo al selectivo sean verdes para todas las agencias, se igualarán al que consume un despacho en tránsito internacional. Con un criterio conservador se supone igual tiempo medio para el tratamiento de los vehículos vacíos, aunque su atención podría demandar un lapso inferior al de aquellos.

Para el resto de los despachos, al amparo de la integración de los controles, se supuso que el tiempo que demandarán los nuevos procesos será similar al verificado en promedio en las dos cabeceras actuales. Los despachos que tengan intervención sanitaria de ambos países al igual que las revisiones resultantes del selectivo aduanero de ambos serán revisados por ambas instituciones similares si aplica o bien por las del país que haya seleccionado el medio de transporte.

En ambos casos a los tiempos resultantes de los trámites propiamente dichos, se adicionan 5 minutos para la revisión física de cabinas y compartimientos del medio de Transporte que se realizará en el 100% de los casos.<sup>34</sup>

Aplicando estos criterios, los tiempos medios máximos<sup>35</sup> estimados por tipo de despacho son los siguientes:

Tabla 37. Tiempos estimados transporte de carga con integración

TRANSPORTE DE CARGA: TIEMPOS MEDIOS ESTIMADOS PARA LA SITUACIÓN CON CONTROLES INTEGRADOS - EN MINUTOS-			
Despacho	% de medios de transporte por cabecera		Tiempo en minutos
	Panamá	Costa Rica	
Expo - Imp. sin sanitario	7,8%	7,0%	15
Expo - Imp. con canal rojo	2,3%	2,9%	85
Expo - Imp. c/sanitario en ambos	2,9%	2,7%	75
Expo - Tránsito	28,4%	0,7%	15
Expo c/sanitario - Tránsito	8,2%	2,2%	45
Tránsito - Tránsito	33,2%	25,8%	15
Vacíos	17,1%	58,8%	15

Los medios de transporte que arriben a las instalaciones de control sin la totalidad de las predeclaraciones electrónicas requeridas por el SCG, deberán permanecer – bajo custodia aduanera – en la ZEP hasta tanto hayan finalizado los trámites que los habiliten a ingresar al mismo.

#### 7.1.2 Transporte de cargas sin controles integrados (flujos con sentido CR – PA)

Los tiempos estimados para los controles costarricenses a los flujos de carga que egresan de su territorio son los siguientes

Tabla 38. Tiempos estimados transporte de carga sin integración

CABECERA COSTA RICA - Flujos con sentido CR - PA Tiempos medios de control nacional por tipo de despacho		
Despacho	% de MT	Tiempo en minutos
Expo Canal verde sin control sanitario	38,50%	5
Expo c/ control sanitario	11,10%	35
Tránsito	33,30%	5
Vacíos	17,10%	5

<sup>34</sup> El tiempo de 5 minutos es el empleado en promedio por el SAG de Chile, aplicando el protocolo de revisión de cabinas y compartimientos. Esta tarea puede apoyarse en la utilización de canes. Este protocolo insume menos tiempo que el actual y resulta más completo y metódico.

<sup>35</sup> Se aprecia que estos tiempos promedio podrían incluso ser inferiores

7.1.3 Transporte de pasajeros con controles integrados (flujos con sentido PA – CR)

Al igual que en el caso del transporte de cargas, con base en la organización propuesta se estimaron los tiempos medios que insumirán los usuarios, discriminados por medio de transporte en el que se desplazan, para la realización de los trámites en el Paso.

En materia migratoria, la integración de los controles y el intercambio de datos entre las agencias migratorias, permite cumplir dicho trámite en ambos países en 1, 5 minutos como máximo.

El control de los bultos de los pasajeros mediante la utilización del escáner demanda aproximadamente 15 segundos por pasajero, mientras que el control de los vehículos se ha estimado en dos minutos para los autos y 3 minutos para los buses.

Al igual que en materia de control de cabinas y compartimientos de medios de transporte, a pesar de que los tiempos resultan menores que los verificados en la situación actual se incrementa en forma sustantiva la integridad de los controles y disminuyen drásticamente la mala calidad de servicio percibida.

Los tiempos de bajada del equipaje del bus y su recolocación se han estimado en 5 minutos.

El trámite aduanero del vehículo se lleva a cabo sin descenso del conductor e insume aproximadamente 2 minutos.

Dada la infraestructura disponible, el tiempo de los trámites no se ve afectado por la existencia de picos de demanda. La condición para que esto no suceda es la disponibilidad de personal suficiente para afrontarlos.

Adoptando estos parámetros el tiempo medio por pasajeros con prescindencia de la movilidad utilizada se ubica en torno de los 32 minutos

La tabla siguiente resume los tiempos medios estimados por tipo de movilidad utilizada por el pasajero. Los mismos contienen las estimaciones de tiempo por desplazamientos.

Tabla 39. Tiempos unitarios pasajeros migrantes con integración de controles

PASO CANOAS - PASAJEROS MIGRANTES – TIEMPOS UNITARIOS CON INTEGRACION DE CONTROLES	
Concepto	Minutos
Control migratorio por pasajeros	1,3
Control físico de bultos p / pasajero	0,3
Control físico del auto	2
Control físico del bus	3
Aduana del vehículo	3
Retiro y colocación de equipaje del bus	5
Tiempo Pasajero en auto	9,4
Tiempo Pasajero en Bus	52,8
Tiempo Pasajero peatón	1,6

7.1.4 Transporte de pasajeros sin controles integrados (flujos con sentido CR - PA)

Para los pasajeros que egresan de Costa Rica, los tiempos estimados de intervención nacional bajo la organización e infraestructura propuesta, son los siguientes:

Tabla 40. Tiempos unitarios pasajeros migrantes sin integración de controles

CABECERA COSTA RICA - PASAJEROS MIGRANTES SENTIDO CR - PA	
TIEMPOS UNITARIOS SIN INTEGRACION DE CONTROLES	
Concepto	Minutos
Control migratorio por pasajeros	0,8
Control físico de bultos p / pasajero	n/a <sup>36</sup>
Control físico del auto	n/a
Control físico del bus	n/a
Aduana del vehículo	3
Retiro y colocación de equipaje del bus	n/a
Tiempo Pasajero en auto	5,4
Tiempo Pasajero en Bus	25,4
Tiempo Pasajero peatón	0,8

7.2 ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS POR AHORRO DE TIEMPO

7.2.1 Transporte de cargas

Con base en los tiempos estimados para la situación sin y con proyecto y las proyecciones de MT realizadas en el capítulo 2, en la Tabla siguiente se presenta la estimación de los ahorros de tiempo, en Horas / Año, que la implantación del proyecto generará en el transporte de cargas, bajo la secuencia de integración de controles antes mencionada.

Tabla 41. Transporte de Cargas – Ahorros de tiempo estimados con proyecto

Paso Canoas: Cargas - Estimación de ahorros de tiempo en horas año					
Año	S/Proyecto		Con Proyecto		Ahorro de tiempo total estimado en horas año
	Flujo PA - CR Ambas cabeceras	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego ambas cabeceras)	Flujo PA - CR (control integrado)	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego control integrado)	
2015	233.758	116.273	32.140	35.075	282.817

<sup>36</sup> n/a: Para los flujos de salida el control físico a los pasajeros y sus vehículos es realizado – salvo excepciones – por el país de entrada.



Paso Canoas: Cargas - Estimación de ahorros de tiempo en horas año					
Año	S/Proyecto		Con Proyecto		Ahorro de tiempo total estimado en horas año
	Flujo PA - CR Ambas cabeceras	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego ambas cabeceras)	Flujo PA - CR (control integrado)	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego control integrado)	
2016	242.688	120.715	24.566	21.258	317.579
2017	251.619	125.157	18.169	9.469	349.138
2018	260.551	129.600	18.814	9.805	361.531
2019	285.210	149.767	19.460	20.334	395.183
2020	294.650	154.725	20.104	21.007	408.264
2021	304.109	159.691	20.749	21.682	421.369
2022	313.566	164.658	21.395	22.356	434.474
2023	323.005	169.614	22.038	23.029	447.552
2024	332.469	174.584	22.684	23.704	460.665
2025	341.911	179.542	23.328	24.377	473.748
2026	351.348	184.497	23.972	25.050	486.823
2027	360.799	189.460	24.617	25.723	499.918
2028	370.252	194.424	25.262	26.397	513.017
2029	379.693	199.382	25.906	27.070	526.098
2030	389.148	204.346	26.551	27.744	539.198
2031	398.604	209.312	27.197	28.419	552.301
2032	408.051	214.273	27.841	29.092	565.391

Paso Canoas: Pasajeros - Estimación de ahorros de tiempo en horas año y secuencia de integración					
Año	S/Proyecto		Con Proyecto		Ahorro de tiempo total estimado en horas año
	Flujo PA - CR Ambas cabeceras	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego ambas cabeceras)	Flujo PA - CR (control integrado)	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego control integrado)	
2016	312.983	149.197	126.083	66.442	269.655
2017	327.725	156.225	132.022	69.572	282.356
2018	342.472	163.255	137.963	72.702	295.062
2019	357.199	399.001	143.895	156.275	456.029
2020	371.951	415.480	149.838	162.729	474.863
2021	386.680	431.933	155.772	169.173	493.668
2022	401.413	448.389	161.706	175.619	512.476
2023	416.144	464.845	167.641	182.064	531.284
2024	430.876	481.301	173.576	188.509	550.092
2025	445.612	497.761	179.512	194.956	568.905
2026	460.362	514.237	185.454	201.409	587.736
2027	475.093	530.692	191.388	207.854	606.543
2028	489.821	547.144	197.321	214.298	625.346
2029	504.565	563.613	203.261	220.748	644.169
2030	519.298	580.070	209.196	227.194	662.979
2031	534.046	596.545	215.137	233.646	681.807
2032	548.786	613.009	221.075	240.095	700.625

7.2.2 Transporte de pasajeros

En forma análoga a la comentada para el transporte de carga, la tabla siguiente da cuenta tiempos medios que demandaría el control de l flujo de pasajeros proyectados en los escenarios sin y con proyecto bajo dos variantes de integración de controles, expresados en horas / año.

Tabla 42. Pasajeros – Ahorros de tiempo estimados con proyecto

Paso Canoas: Pasajeros - Estimación de ahorros de tiempo en horas año y secuencia de integración					
Año	S/Proyecto		Con Proyecto		Ahorro de tiempo total estimado en horas año
	Flujo PA - CR Ambas cabeceras	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego ambas cabeceras)	Flujo PA - CR (control integrado)	Flujo CR - PA (hasta 2018 sólo cabecera CR, luego control integrado)	
2015	298.250	142.174	120.148	63.314	256.961